

transpress
**TASCHEN-
LEXIKON**



Böttcher/Neustädt/
Borchert



Eisenbahnsignale

A-Z

transpress
TASCHEN
LEXIKON



EISENBAHNSIGNALE A-Z

zusammengestellt von
Dr. Harald Böttcher,
Dr. Rolf Neustädt
und
Hans Borchert

2., durchgesehene Auflage



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

© transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1975

2., durchgesehene Auflage 1978

VLN 162 – 925/143/78

LSV 3817

Verlagslektor: Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Einbandentwurf: Günter Nitzsche, Berlin

Typografie: Jacques Steckel, Berlin

Fotos: Hans Borchert, Berlin

Printed in the German Democratic Republic

Satz und Druck: VEB Typodruck Schaubek, Leipzig

Buchbinderische Verarbeitung: Nationales Druckhaus Berlin

Best.-Nr. 565 473 7

DDR 4,80 M

Seit jeher gehört die Kenntnis der Eisenbahnsignale zum ABC eines jeden Eisenbahners! Deshalb soll allen Eisenbahnern, vor allem aber dem Dienstanfänger und dem Lehrling, mit diesem Taschenlexikon ein kleines Nachschlagewerk in die Hand gegeben werden, das es ermöglicht, sich schnell über die einzelnen Signale und damit zusammenhängende Begriffe zu informieren. Selbstverständlich bildete das Signalebuch, die Dienstvorschrift 301 der Deutschen Reichsbahn, die Grundlage für das vorliegende Buch. Damit aber der Leser recht schnell die jeweiligen Signale findet, wurden sie alphabetisch geordnet. In die alphabetische Ordnung wurden sowohl die Langbezeichnungen als auch die Kurzbezeichnungen der Signale aufgenommen. Die Signalbeschreibungen finden Sie unter den Kurzbezeichnungen.

Jede Signalbeschreibung ist gegliedert in

- Signalbezeichnung
- Signalbedeutung
- Signalaussehen
- Erläuterung

HI 1

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit

Ein grünes Licht

Zu jedem sichtbaren Signal gehört ein Foto, bei unterschiedlichen Tages- und Nachtzeichen entsprechende verschiedene Fotos. Gibt es zu einer Gruppe von Signalen allgemeingültige Bemerkungen, so stehen diese vor der Beschreibung der einzelnen Signale.

In einem Anhang wurden die Signale der Polnischen Staatsbahnen (PKP) aufgenommen, die anders als die der Deutschen Reichsbahn sind.

Abdrucksignale: → Ra 6 bis Ra 9

Abfahrtsignale: → Zp 8 und Zp 9

Achtungssignal: → Zp 1

Anfangscheibe: → Lf 2

Aufforderungssignale zum Pfeifen: → Pf-Signale

Ausfahrtsignal: → Hauptsignal, das die Ausfahrt aus einem Bahnhof auf die Strecke sichert. Alle Gleise, aus denen regelmäßig Züge ausfahren, erhalten Ausfahrtsignale. Für Nebenbahnen sind Ausnahmen zulässig.

Ausschaltsignal: → El 1

Befehle: → schriftlicher Befehl

Befehlsstab: → Zp 9a

Beleuchtungszeiten: festgelegte Zeiträume (s. Tabelle) für die Anwendung der Nachtzeichen und

Monat	Beleuchtungszeit	
	Beginn	Ende
1. bis 15. Jan.	16.10	8.00
16. bis 31. Jan.	16.40	7.50
1. bis 15. Febr.	17.10	7.30
16. bis 29. Febr.	17.40	7.00
1. bis 15. März	18.10	6.30
16. bis 31. März	18.40	5.50
1. bis 15. April	19.10	5.10
16. bis 30. April	19.40	4.40
1. bis 15. Mai	20.00	4.10
16. bis 31. Mai	20.20	3.50
1. bis 15. Juni	20.40	3.30
16. bis 30. Juni	20.50	3.30
1. bis 15. Juli	20.50	3.30
16. bis 31. Juli	20.30	4.00
1. bis 15. Aug.	20.00	4.20
16. bis 31. Aug.	19.30	4.50
1. bis 15. Sept.	19.00	5.10
16. bis 30. Sept.	18.20	5.30
1. bis 15. Okt.	17.40	6.00
16. bis 31. Okt.	17.10	6.30
1. bis 15. Nov.	16.30	7.00
16. bis 30. Nov.	16.00	7.30
1. bis 15. Dez.	16.00	7.50
16. bis 31. Dez.	16.00	8.00

für das Ein- und Ausschalten der sonstigen Beleuchtungseinrichtungen (z. B. Anstrahlleuchten). Sie gelten sinngemäß für das Umschalten der Tages- und Nachtbeleuchtung bei Lichtsignalen. Bei → unsichtigem Wetter hat die Beleuchtung entsprechend früher zu beginnen und später zu enden, bzw. ist auch bei Dunkelheit die stärkere Tagesbeleuchtung einzuschalten und am Tage nicht auf Nachtbeleuchtung umzuschalten.

Blocksignal: → Hauptsignal, das die Einfahrt in einen Blockabschnitt sichert.

Brandfackeltafel: → So 10

Bremspfeil: → Sv-Signale

Bremsprobessignale: → Zp 12 bis Zp 14

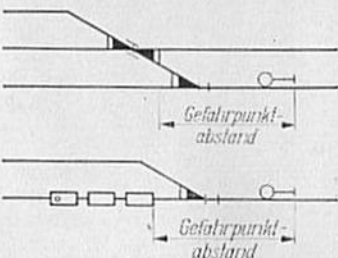
Bügel ab-Ankündesignal: → El 3

Bügel ab-Signal: → El 4

Bügel an-Signal: → El 5

Deckungssignal: → Hauptsignal oder Haltscheibe (→ Sh 2) zur Sicherung von Gefahrpunkten der Strecke (bewegliche Brücken, Gleiskreuzungen) oder besonderen Gefahrpunkten im Bahnhof (bewegliche Brücken).

Durchrutschweg: Gleisabschnitt hinter dem die Einfahrstraße be-



grenzenden Signal; er ist für den Fall freizuhalten, daß ein Zug über den für ihn festgelegten Haltepunkt hinausfährt (durchrutscht).

Eckentafel: → Lf 5

Einfahrtsignal: → Hauptsignal, das die Einfahrt von der Strecke in einen Bahnhof sichert. Es steht an jedem in den Bahnhof einmündenden Streckengleis, das im Regelbetrieb von Zügen in Richtung Bahnhof befahren wird, in bestimmter Entfernung (100 bis 300 m) vom → maßgebenden Gefährdungspunkt.

Einschaltsignal: → El 2

El-Signale (Signale für elektrische Zugförderung): Signale, die beim elektrischen Betrieb mit Fahrleitung (Oberleitung oder Stromschiene) → Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte oder ausgeschaltete Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung kennzeichnen. Die Signale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden, weiß und schwarz umrandeten, blauen, quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen. Die Signale El 1, El 2, El 6 und El 7 sind ortsfest, die Signale El 3 bis El 5 nicht. Die Signale El 1 und El 2 werden beleuchtet, wenn sie an Schutzstrecken stehen, das Signal El 6 nur dann, wenn es der Betrieb erfordert. Die Signale El 3 bis El 5 werden beleuchtet, das Signal El 7 nicht.

El 1 – Ausschaltsignal:
Ausschalten

Ein zerlegtes, weißes U

Das Ausschaltsignal bedeutet, daß der Hauptschalter des Triebfahrzeugs spätestens am Standort des Signals ausgeschaltet sein muß. Es befindet sich rechts neben dem Gleis. Bei Fahrten auf einem Gleis einer zweiglei-



sigen Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung gelten die links vom Gleis stehenden Signale. An → Schutzstrecken zeigt die Rückseite des Signals El 1 das Signal El 2. Wo Schutzstrecken nur zeitweilig das Ausschalten des Triebfahrzeugs erfordern, ist für die Einfahrt in die Schutzstrecke ein veränderliches Aus- und Einschaltsignal (El 1/El 2) vorhanden.

El 2 – Einschaltsignal:
Einschalten erlaubt
Ein geschlossenes, weißes U



Das Einschaltsignal bedeutet, daß der Hauptschalter des Triebfahrzeugs nach Vorbeifahrt am Signal wieder eingeschaltet werden darf. Es befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis. Bei Fahrten auf einem Gleis einer zweigleisigen Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung gelten die links vom Gleis stehenden Signale. An → Schutzstrecken zeigt die Rückseite des Signals El 2 das Signal El 1.

El 3 – Bügel ab-Ankündesignal: Signal „Bügel ab“ erwarten

Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte, waagerechte, weiße Streifen



Das Bügel ab-Ankündesignal steht mindestens 250 m vor dem Signal El 4. Es steht rechts vom Gleis, für Fahrten auf einem Gleis einer zweigleisigen Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung links neben dem zugehörigen Gleis. Am Signal El 3 kann ein Richtungspfeil (→ El 6) angebracht sein, wenn bei einer Fahrtverzweigung angezeigt werden soll, für welche Richtung das Signal gilt. In der La (Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten) wird diese Fahrtrichtung angegeben. Wenn Züge hinter dem Signal El 3 beginnen

oder ihre Fahrt fortsetzen, wird ein zweites Signal El 3 aufgestellt. Der Standort des zweiten Signals wird ebenfalls in der La bekanntgegeben.

El 4 – Bügel ab-Signal: Bügel ab!

Ein waagerechter, weißer Streifen



Das Bügel ab-Signal kennzeichnet den Beginn eines Streckenabschnitts, der nur mit gesenktem Stromabnehmer befahren werden darf. Am Standort des Signals muß der Stromabnehmer völlig gesenkt sein. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis. Für Fahrten auf einem Gleis einer zweigleisigen Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung gelten die links neben dem Gleis stehenden Signale. Die Rückseite des Signals El 4 zeigt des Signal El 5.

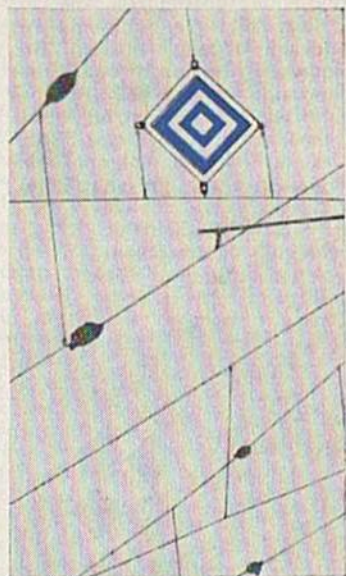
El 5 – Bügel an-Signal: Bügel an!

Ein senkrechter, weißer Streifen

Das Bügel an-Signal kennzeichnet das Ende eines Streckenabschnitts, der mit gesenktem Stromabnehmer befahren werden muß. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Anlegen des Stromabnehmers erst beginnen, wenn das Triebfahrzeug am Signal vorbeigefahren ist. Das Signal befindet

sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis. Bei Fahrten auf

Ein auf der Spitze stehender quadratischer, weißer Rahmen mit innenliegendem weißen Quadrat



einem Gleis einer zweigleisigen Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung gelten die links vom Gleis stehenden Signale. Die Rückseite des Signals El 5 zeigt das Signal El 4.

El 6:
Halt für Fahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer!

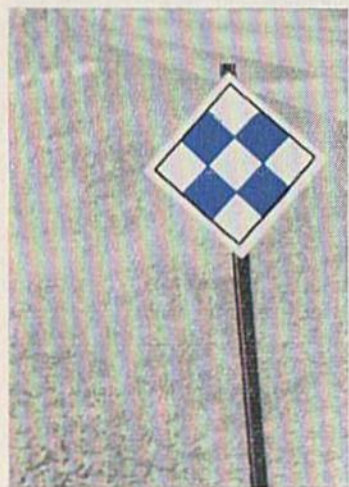
Anordnung	Bedeutung des Pfeils bzw. der Pfeile
	Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, daß das Gleis des geraden Zweiges oder bei Krümmungen des schwächer gekrümmten Zweiges der Weiche keine Fahrleitung hat.
	Ein waagerechter Pfeil zeigt an, nach welcher Seite das Gleis ohne Fahrleitung abzweigt.
	Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander und haben mehrere Gleise keine Fahrleitung, so sind erforderlichenfalls zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.

Das Signal EI 6 befindet sich ständig vor den Enden von Fahrleitungen und vorübergehend vor Fahrleitungsabschnitten, die für längere Zeit außer Betrieb gesetzt sind. Im allgemeinen steht das Signal rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis. Hat bei einer Gleisverzweigung eines der Gleise keine Fahrleitung, zeigen dies ein Pfeil bzw. mehrere Pfeile über dem Signal an (s. Tabelle).

EI 7 – Schaltzeichen:

Fahrstrom unterbrechen!

Eine schachbrettartig blau und weiß gemusterte Tafel



Das Schaltzeichen erteilt den Auftrag, den Fahrstrom zum Zug durch Loslassen des Fahr Schalters zu unterbrechen. Es steht rechts vom Gleis und wird nach Anweisung der Reichsbahndirektion Berlin an den elektrifizierten S-Bahn-Strecken aufgestellt.

Endscheibe: → Lf 3

Ersatzsignal: → Zs 1, → Zs 101

Fahnschild: → Wa 4

Fahrtregelungssignale: → Zp 10 und Zp 11

Falschfahrauftragssignal: → Zs 8

Falschfahrtsignal: → Zg 2

Flankenschutz: Sicherung von Zugfahrten gegen Flankengefährdungen durch feindliche Zug- oder Rangierfahrten bzw. unbeabsichtigt ablaufende Wagen. Unmittelbarer Flankenschutz: Schutzweichen, Gleissperren, Halt-signale; mittelbarer Flankenschutz: betriebliche Anordnungen.

Formhauptsignale: → Hauptsignale, → Hf-Signale

Formvorsignale: → Vf-Signale

Frühhaltanzeiger: → Zs 6, → Zs 106

Fz-Signale (Signale an einzelnen Fahrzeugen): → Fz 1 bis Fz 4

Fz 1 – Rangierlokomotivsignal:
Lokomotive im Rangierdienst



Tageszeichen:

Kein Signal

Nachtzeichen:

Vorn und hinten ein weißes Licht. Statt des vorderen Lichtes darf auch das Regelspitzensignal geführt werden.

Das Nachtzeichen wird bei → unsichtigem Wetter auch am Tage angewendet. Befährt die Lokomotive ungesicherte Wegübergänge, führt sie das Regelspitzensignal (→ Zg 1).

Fz 2 – Gelbe Flagge:

Besetzte Schlaf-, Speise-, Bahnpostwagen u. dgl. während eines Stillagers

An beiden Langseiten des Wagens je eine gelbe Flagge



Die gelbe Flagge wird auch angewendet bei besetzten Begleitwagen, besetzten Mannschaftswagen in Militär-Einzeltransporten, besetzten Wohnwagen der Bauzüge, bei Reisezug- und Gepäckwagen mit besetztem Küchen- oder Postabteil sowie bei besetzten und unbesetzten Wagen für kulturelle, soziale und

technische Zwecke, z. B. Kinowagen, Zahnstationen, Röntgenwagen und Meßwagen. Wagen mit dem Signal Fz 2 werden bei Dunkelheit während eines Stillagers – nach außen kenntlich – im Innern beleuchtet, soweit Bauart und Einrichtungen das zulassen. Das Signal wird vom Personal des Wagens angebracht. Es ist 40 cm mal 20,5 cm groß. Stillager ist die Zeit außerhalb der Zugförderung, also auch die Zeit, in der der Wagen rangierdienstlich behandelt wird. Wagen mit gelber Flagge dürfen weder ablaufen noch abgestoßen werden. Auch dürfen auf sie keine anderen Wagen weder abgestoßen werden noch ablaufen.

Fz 3 – Pulverflagge:

Wagen mit explosiven Gegenständen

An beiden Langseiten des Wagens je eine viereckige schwarze Flagge mit weißem P

Explosive Gegenstände sind explosive Stoffe und mit explosiven Stoffen geladene Erzeugnisse. Wagen mit Pulverflagge dürfen weder ablaufen noch abgestoßen werden. Auch dürfen auf sie keine anderen Wagen weder abgestoßen werden noch ablaufen. Für die Beförderung von Wagen



mit explosiven Gegenständen sind in den Fahrdienstvorschriften (FV) der Deutschen Reichsbahn besondere Bestimmungen erlassen (s. § 21 Abs. 9 FV). Die Flaggen des Signals – 40 cm $\times$ 20,5 cm groß – müssen aus festem Material (Holz, Blech o. dgl.) hergestellt sein. Sie sind vom Versender anzubringen.

Fz 4 – Giftflagge:

Wagen mit giftigen Stoffen

An beiden Langseiten des Wagens je eine viereckige, weiße Flagge mit schwarzem Rand, Totenkopf und gekreuzten Gebeinen



Wagen mit Giftflagge dürfen weder ablaufen noch abgestoßen werden. Auch dürfen auf sie keine anderen Wagen weder abgestoßen werden noch ablaufen. Die Flaggen des Signals – 40 cm mal 20,5 cm groß – müssen aus festem Material (Holz, Blech o. dgl.) hergestellt sein. Sie sind vom Versender anzubringen.

Gefahrenanstrich: → So 13

Gefahrensignal: → Zm 2

Gelbe Flagge: → Fz 2

Geschwindigkeitsanzeiger: → Zs 5,
→ Zs 105

Geschwindigkeitstafel: → Lf 4

Giftflagge: → Fz 4

Gleisperrsignal: → Gsp-Signal

Gleiswechselbetrieb: Betriebsform auf zweigleisiger Strecke, bei der beide Gleise wahlweise in beiden Richtungen benutzbar sind und Zugfahrten ohne Halt von dem einen in das andere Gleis überwechseln können. Gleiswechselbetrieb setzt das Vorhandensein der erforderlichen sicherungs- und bautechnischen Ausrüstung voraus.

Gleiswechselanzeiger: → Zs 7

Grenzzeichen: → So 12

Gsp-Signal (Gleisperrsignal): für Züge und Rangierabteilungen geltendes Signal. Es steht unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis; Abweichungen sind zulässig bei Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbrückenwaagen und Stumpfgleisabschlüssen. Das Signal ist bei Dunkelheit und bei → unsichtigem Wetter auch am Tage zu beleuchten. Ausnahmen sind im Bahnhofs-buch zu regeln.

Gsp 0: Halt!

Ein waagerechter, schwarzer Streifen auf runder, weißer Scheibe

Signal Gsp 0 ist die Grundstellung. Bei Drehscheiben, Schiebebühnen und Gleisbrückenwaagen zeigt das Signal Gsp 0 an, daß sie nicht befahren werden dürfen.

Muß die Signalstellung auch rückwärts erkennbar sein, sind bei

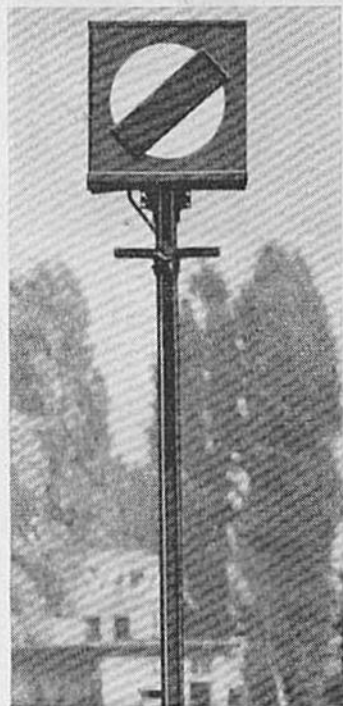


kelheit zwei mattweiße Sternlichter waagrecht nebeneinander zu sehen.

Gsp 1:

Fahrverbot aufgehoben

Ein nach rechts steigender, schwarzer Streifen auf runder, weißer Scheibe



Gsp 0 (Zwergsignal)

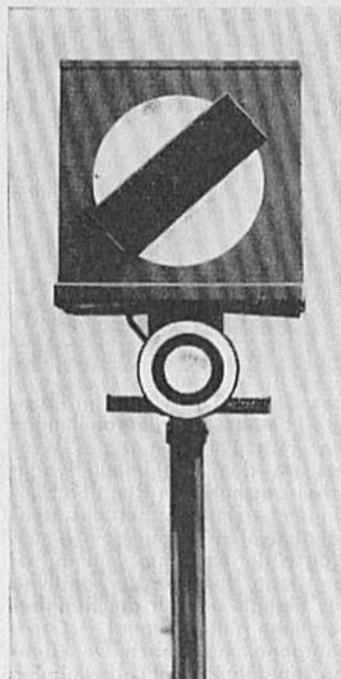
Tage zwei kleine, runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dun-

Das Signal Gsp 1 gilt für begleitete Rangierabteilungen als Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter oder – bei geschobenen Rangierabteilungen – an den Betriebseisenbahner vor oder auf dem ersten Wagen der Rangierabteilung, sofern jene vor der Verwandlung des Signals das für die Rangierabteilung gültige Signal → Gsp 0 wahrgenommen haben. Der Triebfahrzeugführer einer begleiteten



Gsp 1 (Zwergsignal)

Gleisperrsignal mit Kreisscheibe



Rangierabteilung braucht am Gleisperrsignal nicht anzuhalten, wenn dies bei Vorbeifahrt der Spitze der Rangierabteilung Signal Gsp 1 zeigt. Wenn bei gezogenen Rangierabteilungen der Rangierleiter während der Rangierfahrt das Erteilen der Zustimmung von seinem Platz aus nicht beobachten kann, darf er diese Aufgabe – für jede Rangierfahrt besonders – dem Triebfahrzeugführer übertragen.

Für unbegleitete Rangierabteilungen gilt es als Fahrauftrag des Wärters an den Triebfahrzeugführer, sofern er oder der Heizer (Beimann) vor der Verwandlung des Signals das für die Rangierabteilung gültige Signal Gsp 0 wahrgenommen hat.

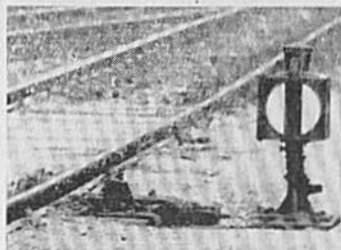
Halten vor einem Signal → Gsp 0 mehrere Rangierabteilungen oder nähern sie sich ihm, gilt der Fahrauftrag oder die Zustimmung nur für die erste Rangierabteilung. Jede folgende Rangierabteilung muß erneut das Signal Gsp 0 und danach das Signal Gsp 1 abwarten. Erscheint das Signal Gsp 0, bevor die Spitze einer Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, gilt Fahrauftrag oder Zustimmung als zurückgenommen.

Mit Genehmigung der Reichsbahndirektion können Gleisperrsignale durch eine am Signalmast angebrachte weiße, runde Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand (Kreisscheibe) gekennzeichnet sein. An einem derartig gekennzeichneten Gleisperrsignal gilt das Signal Gsp 1 stets als Zustimmung bei begleiteten Rangierabteilungen bzw. als Fahrauftrag bei unbegleiteten Rangierabteilungen. Muß die Signalstellung auch rückwärts erkennbar sein, ist bei Tage eine kleine, weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht zu sehen.

Gsp 2:

Gleissperre ist abgelegt

Ein senkrechter, schwarzer Streifen auf runder, weißer Scheibe



Mit dem Signal Gsp 2 werden kein Fahrauftrag und keine Zustimmung erteilt. Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine, weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht.

Haltepunkttafel: → So 9

Haltsflagge: → Sh 2

Haltscheibe: → Sh 2

Haltvorscheibe: → Sh 3

Handersatzsignal: → Zs 1 H

Handleuchte: → Ra-Signale, → Zg 1

Hauptsignale (Formhauptsignale und Lichthauptsignale): für Züge geltende Signale zur verbindlichen Information des Triebfahrzeugpersonals, ob und mit welcher Geschwindigkeit ein Zug in den nachfolgenden Gleisabschnitt einfahren darf. Für Rangierabteilungen gelten das Signal Hf 0, sofern am Mast kein Signal → Zs 3 angebracht ist, und Signal Hl 13. Hauptsignale sind → Einfahrtsignale, → Ausfahrtsignale, → Zwischensignale, → Blocksignale und → Deckungssignale vor Gefahrpunkten der freien Strecke. Im allgemeinen stehen Hauptsignale

unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören. Die für den → Gleiswechselbetrieb oder den → signalisierten Falschfahrbetrieb aufgestellten Blocksignale der Abzweigstellen und Einfahrtsignale stehen unmittelbar links neben oder über dem zugehörigen Gleis. Abweichungen hiervon bedürfen der Genehmigung des Ministeriums für Verkehrswesen.

Die Grundstellung der Hauptsignale ist „Halt“. Ausnahmen sind zulässig für Hauptsignale auf Streckenblock und für Hauptsignale von Betriebsstellen, die für regelmäßig wiederkehrende Zeitschnitte ausgeschaltet sind.

Vor Hauptsignalen, die nicht aus der vorgeschriebenen Entfernung sichtbar sind, wird im allgemeinen ein → Lichtvorsignalwiederholer aufgestellt.

Hauptsperrsignal (Hsp): → Lsp

Hf-Signale (Formhauptsignale): → Hauptsignale, bei denen die Signalbedeutung als Tageszeichen mittels unterschiedlicher Stellung von einem oder zwei rot-weißen Signallügeln und als Nachtzeichen von ebensovielen Laternen dargestellt wird, die übereinander drehbar am Signalmast angeordnet sind. Muß das Leuchten der Signallaternen auch rückwärts erkennbar sein, zeigen die rotleuchtenden und die abgeblendeten Laternen mattweißes volles Licht, die grün- und die gelbleuchtenden Laternen mattweißes Sternlicht. Die Nachtzeichen sind bei → unsichtigem Wetter auch am Tage anzuwenden. Werden die Signale betriebsdienstlich nicht gebraucht, können die Nachtzeichen bei → Ausfahr- und → Zwischensignalen gelöscht werden. Bilden Hauptsignale eine Gruppe, müssen sie jedoch leuchten.

Hf 0: Halt!

Tageszeichen:

Der Signallflügel – bei zweiflügeligen Signalen der obere Flügel – zeigt waagrecht nach rechts.

Nachtzeichen:

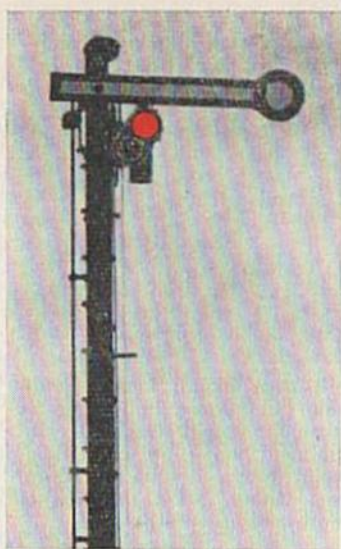
Ein rotes Licht



Hf 0 (Tageszeichen)

Vor dem Signal Hf 0 muß jeder Zug halten. An einem Halt zeigenden Formhauptsignal dürfen Züge auf Ersatzsignal (→ Zs 1 und → Zs 101), auf mündlichen oder fernmündlichen Auftrag – wenn am Hauptsignal eine M-Tafel (→ Zs 2) angebracht ist – oder auf → schriftlichen Befehl vorbeifahren.

Für Rangierabteilungen gilt das Signal Hf 0 dann, wenn am Mast keine Rautentafel (→ Zs 3) angebracht ist. Zeigt ein solches Formhauptsignal bei Annäherung einer Rangierabteilung noch einen Fahrtbegriff, so hat sie anzuhalten und das Erscheinen des Signals Hf 0 zu erwarten. Bevor



Hf 0 (Nachtzeichen)

mit der Spitze einer Rangierabteilung an einem für sie gültigen Signal Hf 0 vorbeigefahren wird, muß der Wärter für begleitete Rangierabteilungen eine Zustimmung, für unbegleitete einen Fahrauftrag gegeben haben. Das geschieht durch ein Rangierfahrt- (→ Ra 12) oder Gleissperrsignal (→ Gsp-Signal), das bis zu 5 m vor dem Formhauptsignal stehen darf.

Hf 1:

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit
Tageszeichen:

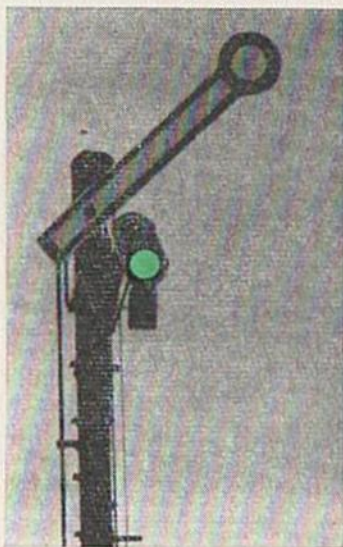
Ein Signallflügel – bei zweiflügeligen Signalen der obere Flügel – zeigt nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°

Nachtzeichen:

Ein grünes Licht



Hf 1 (Tageszeichen)

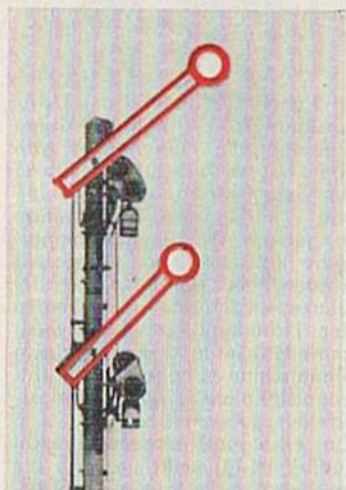


Hf 1 (Nachtzeichen)

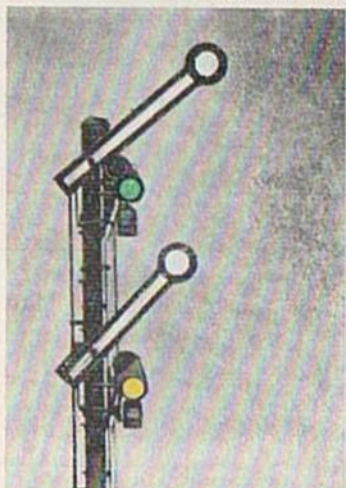
Hf 2:
Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h

Tageszeichen:

Zwei Signall Flügel zeigen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°



Hf 2 (Tageszeichen)



Hf 2 (Nachtzeichen)

Nachtzeichen:

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht

Das Signal kann auch mit einem Geschwindigkeitsanzeiger (→ Zs5 oder → Zs105) kombiniert sein. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist vom Hauptsignal ab im anschließenden → Weichenbereich einzuhalten.

HI-Signale (Lichthaupt- und Lichtvorsignale): Lichtsignale, deren Signalbegriffe unabhängig von Tageszeit und Sichtverhältnissen (im Gegensatz zu → Hf-Signalen und → Vf-Signalen) durch genau festgelegte Anordnung, Signalfarbe und Leuchtdauer dargestellt werden. Die bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen der Lichthaupt- und Lichtvorsignale HI 1 bis HI 13 sind an einem Signalschirm angebracht. Lichthauptsignale sind durch → Mast-schilder gekennzeichnet.

Ein HI-Signal mit einem Licht (außer HI 13) zeigt an, daß die im Fahrplan festgelegte Höchst-

geschwindigkeit entweder beibehalten werden darf (ein grünes Standlicht) oder so vermindert werden muß, daß die vorangezeigte Geschwindigkeit am nächsten Signal nicht überschritten wird (ein grünes oder gelbes Blinklicht oder ein gelbes Standlicht). Bei einem HI-Signal mit zwei Lichtern zeigt das untere Licht die Geschwindigkeit an, die am Signal nicht überschritten werden darf. Befindet sich anschließend an das Signal ein → Weichenbereich, gilt das beim Signal → Hf 2 Gesagte. Das obere Licht gibt die Geschwindigkeit an, die am nächsten Signal nicht überschritten werden darf.

Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von den Lichthauptsignalen durch die Vorsignaltafel (→ So 3) kenntlich gemacht. An einem Lichtvorsignal können nur die Signale HI 1, HI 4, HI 7 oder HI 10 erscheinen.

In der Tabelle sind die HI-Signale zusammengestellt.

Die Signale → HI 100 bis HI 102 sind Lichthauptsignale älterer

auf von	V_{max}	$V_{100\text{ km/h}}$	$V_{40/60\text{ km/h}}$	Halt	
V_{max}	HI 1	HI 4	HI 7	HI 10	V_{max} 100 km/h 40/60 km/h ● HI 13
$V_{100\text{ km/h}}$	HI 2	HI 5	HI 8	HI 11	V_{max} 100 km/h 40/60 km/h ● HI 13
$V_{40/60\text{ km/h}}$	a HI 3 b a HI 6 b a HI 9 b a HI 12 b				V_{max} 100 km/h 60 km/h 40 km/h ● HI 13

V_{max} * Höchstgeschwindigkeit

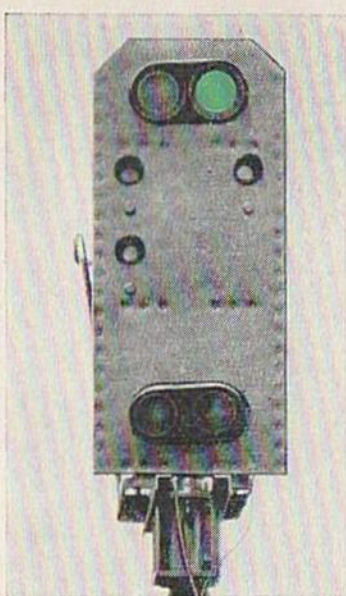
● Blinklicht

● Blinklicht

— Lichtstreifen

— Lichtstreifen

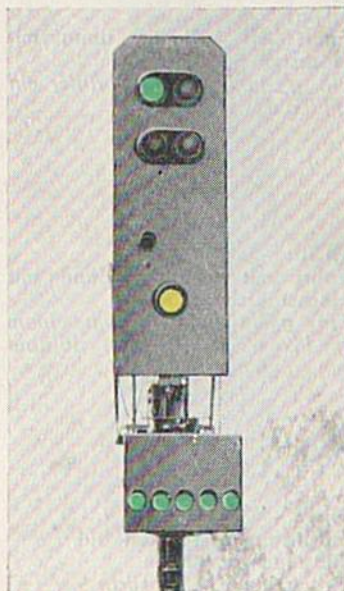
Bauart, die mit Genehmigung des Ministers für Verkehrswesen während einer gewissen Übergangszeit noch verwendet werden dürfen. Sie entsprechen den Nachtzeichen der Signale Hf 0, Hf 1 und Hf 2.



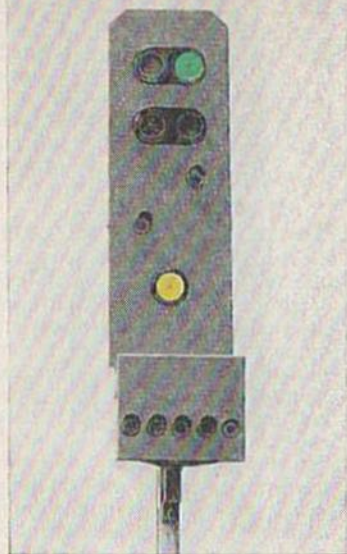
HI 1

HI 2

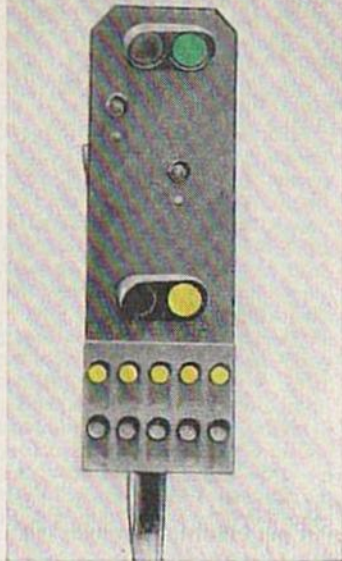
HI 1:
Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit
Ein grünes Licht



HI 2:
Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit
Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein grünes Licht



HI 3a



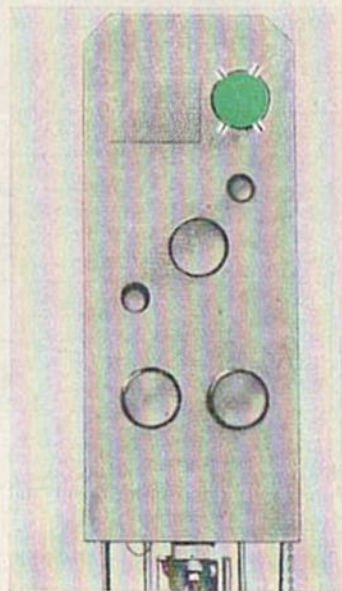
HI 3b

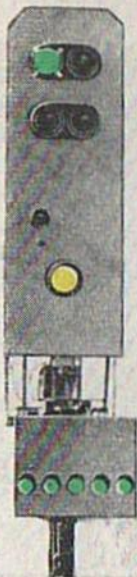
HI 4

HI 3a:
 Fahrt mit 40 km/h, dann mit
 Höchstgeschwindigkeit
 Ein gelbes Licht, darüber ein
 grünes Licht

HI 3b:
 Fahrt mit 60 km/h, dann mit
 Höchstgeschwindigkeit
 Ein gelbes Licht mit einem
 gelben Lichtstreifen, darüber
 ein grünes Licht

HI 4:
 Höchstgeschwindigkeit auf
 100 km/h ermäßigen
 Ein grünes Blinklicht





HI 5

HI 5:
 Fahrt mit 100 km/h
 Ein gelbes Licht mit einem
 grünen Lichtstreifen, darüber
 ein grünes Blinklicht



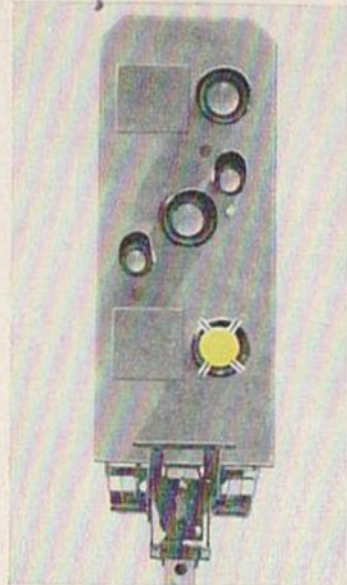
HI 6a

HI 6a:
 Fahrt mit 40 km/h, dann mit
 100 km/h
 Ein gelbes Licht, darüber ein
 grünes Blinklicht

HI 6b

HI 6b:
 Fahrt mit 60 km/h, dann mit
 100 km/h
 Ein gelbes Licht mit einem
 gelben Lichtstreifen, darüber
 ein grünes Blinklicht





HI 7



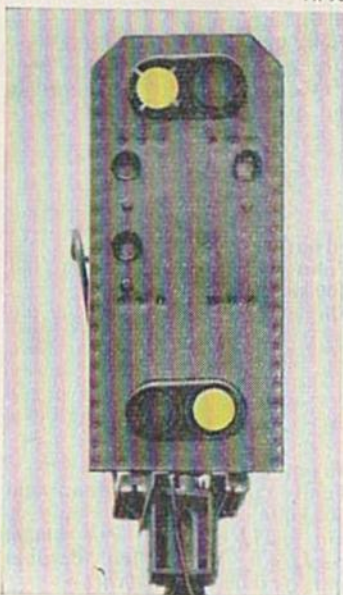
HI 8

HI 7:
Höchstgeschwindigkeit auf
40 km/h (60 km/h) ermäßigen
Ein gelbes Blinklicht

HI 9a

HI 8:
Geschwindigkeit 100 km/h auf
40 km/h (60 km/h) ermäßigen
Ein gelbes Licht mit einem
grünen Lichtstreifen, darüber
ein gelbes Blinklicht

HI 9a:
Fahrt mit 40 km/h, dann mit
40 km/h (60 km/h)
Ein gelbes Licht, darüber ein
gelbes Blinklicht



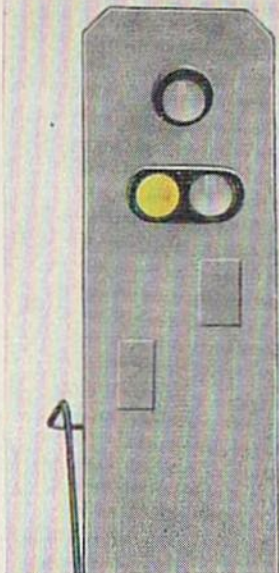


HI 9b

HI 9b:

Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)

Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht



HI 10

HI 11

HI 10:

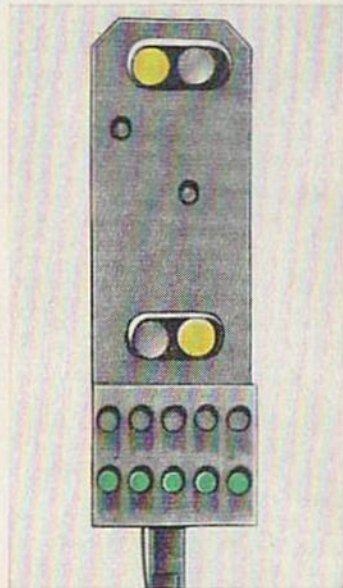
„Halt“ erwarten

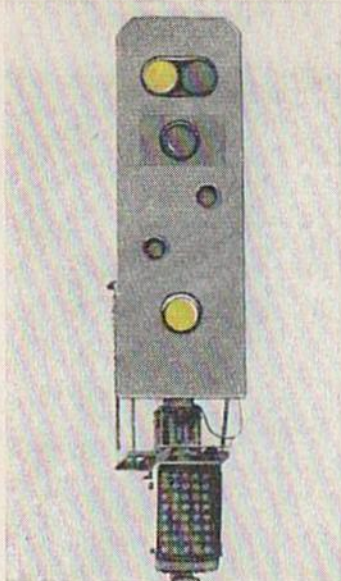
Ein gelbes Licht

HI 11:

Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen, „Halt“ erwarten

Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein gelbes Licht



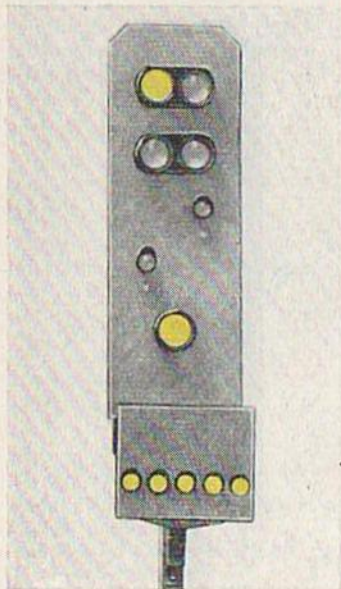


HI 12a

HI 12a:
 Geschwindigkeit 40 km/h er-
 mäßigen, „Halt“ erwarten
 Zwei gelbe Lichter überein-
 ander

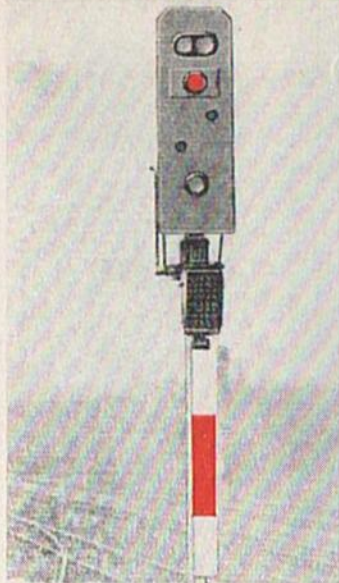
HI 12b

HI 12b:
 Geschwindigkeit 60 km/h ermä-
 ßigen, „Halt“ erwarten
 Ein gelbes Licht mit einem
 gelben Lichtstreifen, darüber
 ein gelbes Licht

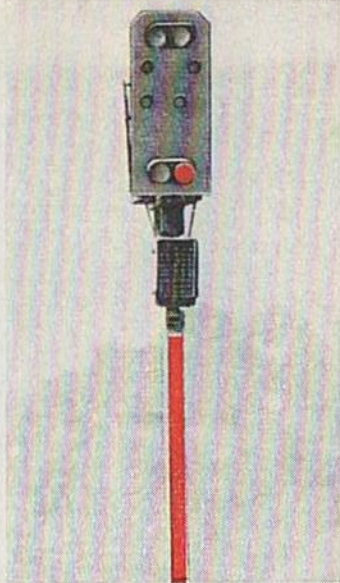


HI 13:
Halt!
 Ein rotes Licht

Vor einem Signal HI 13 muß jeder
 Zug halten. Die Vorbeifahrt an
 einem Signal HI 13, das Halt oder
 zweifelhaftes Signalbild zeigt
 oder erloschen ist, wird durch das
 → Mastchild bestimmt, das am
 betreffenden Lichtsignal ange-
 bracht ist.



HI 13 (weiß-rot-weißes Mastschild)

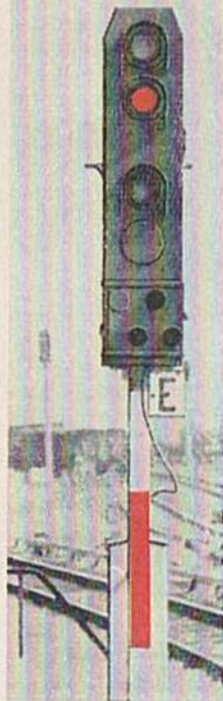


HI 13 (rotes Mastschild)

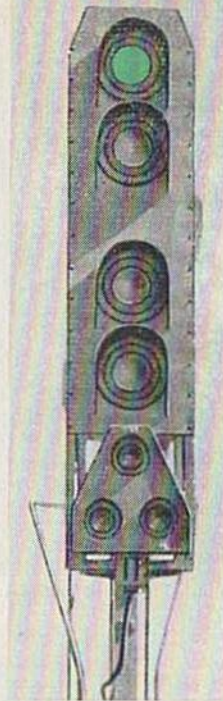
Das Signal HI 13 gilt auch für Rangierabteilungen. Zeigt das Lichthauptsignal bei Annäherung einer Rangierabteilung noch einen Fahrtbegriff, so hat sie anzuhalten und das Erscheinen des Signals HI 13 abzuwarten. Bevor mit der Spitze der Rangierabteilungen an einem Lichthauptsignal vorbeigefahren werden darf, muß der Wärter durch das Rangierfahrtsignal (→ Ra 12) eine Zustimmung (an begleitete) oder einen Fahrauftrag (an unbegleitete Rangierabteilungen) gegeben haben.



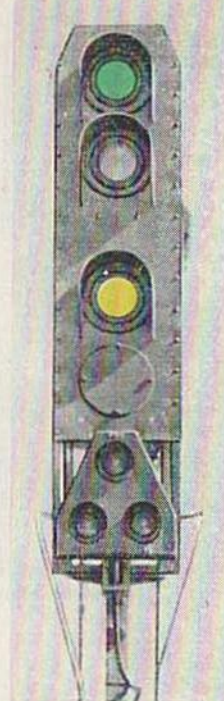
HI 13 (weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißes Mastschild)



HI 100



HI 101



HI 102

HI 100:

Halt!

Ein rotes Licht

HI 101:

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit

Ein grünes Licht

HI 102:

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht

Horn- oder Pfeifsignal: → Sh 5

Hornrufsignale: → Zp 6 und Zp 7

Hsp: → Lsp

H-Tafel: → So 8

Isolierzeichen: → So 11

Knallsignal: → Sh 4

Kreisscheibe: → Gsp 1, → Ra 12

Kreissignal: → Sh 1

Kreuztafel: → So 6

K-Scheibe: → Zp 10

Langsamfahrankündigungsscheibe: → Lf 1

Langsamfahrbeginnscheibe: → Lf 1/2

Langsamfahrsignale: → Lf-Signale

Lf-Signale (Langsamfahrsignale):
Signale bei vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen zeigen Geschwindigkeitsbeschränkungen an; sie sind nicht ortsfest und gelten für Züge und Rangierabteilungen. Durch das Signal Lf 4 werden Geschwindigkeitswechsel und Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Befahren ungesicherter Wegübergänge angezeigt. Das Signal Lf 5 wird auf Nebenbahnen aufgestellt, wo vor Wegübergängen die Stelle besonders zu kennzeichnen ist, von der ab die durch das Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeit gilt. Die Signale Lf 4 und Lf 5 sind ortsfest.

Lf 1 – Langsamfahrankündigungsscheibe:

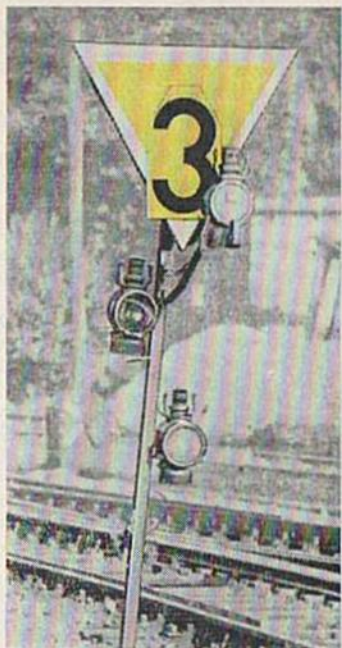
Auf dem folgenden, durch Anfangsscheibe und in der Regel durch Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

Tageszeichen:

Eine dreieckige, auf der Spitze stehende gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennzahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

Nachtzeichen:

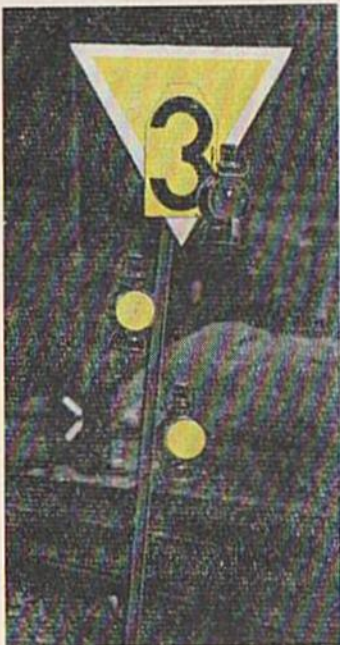
Unter dem beleuchteten Tageszeichen zwei nach links steigende gelbe Lichter. Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter etwa 15 m vor dem Tageszeichen. Die Langsamfahrankündigungsscheibe steht unmittelbar rechts, auf zweigleisiger Strecke für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben dem zugehörigen Gleis.



Lf 1 – Langsamfahrankündigungsscheibe (Tageszeichen)

Sie wird entsprechend dem Bremsweg der betreffenden Strecke vor der Anfangsscheibe (Signal Lf 2) aufgestellt. Das Reichsbahnamt kann auch kürzere Abstände zulassen, sofern dann der für die Herabsetzung der Geschwindigkeit erforderliche Bremsweg noch zur Verfügung steht. Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Abschnitt verlassen hat.

Die Kennzahlen 1 bis 9 bedeuten 10 bis 90 km/h. Beträgt die Geschwindigkeitsbeschränkung 100, 110, 120 oder 130 km/h, wird anstelle einer Kennzahl diese Geschwindigkeitszahl gezeigt. Liegen mehrere Langsamfahrstellen mit wechselnden Geschwindigkeitsangaben dicht hintereinander,



Lf 1 – Langsamfahrankündigungsscheibe (Nachtzeichen)



Lf 1 – Langsamfahrankündigungsscheibe (mit Richtungspfeil)

ander, dürfen nicht mehrere Signale Lf 1 vor einem Signal Lf 2 erscheinen. Bei einer Streckenverzweigung wird das Signal Lf 1 durch einen gelben Richtungspfeil mit schwarzem Rand ergänzt. Beginnen Züge hinter einem Signal Lf 1, ist ein zweites Signal Lf 1 (aber ohne Nachtzeichen) aufzustellen.

Das Signal Lf 1 wird bei Dunkelheit beleuchtet. Nach rückwärts zeigen die gelben Signallichter mattweißes Sternlicht. Auf Nebenbahnen mit Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h darf die Reichsbahndirektion zulassen, daß auf die Beleuchtung verzichtet wird. Transparent ausgebildete Signale Lf 1 zeigen bei Dunkelheit außer dem von innen beleuchteten Tageszeichen nur ein gelbes Licht.

Lf 1 – Langsamfahrankündigungsscheibe (transparentes Signal)



Lf 1/2 – Langsamfahrbeginn- scheibe:

Auf dem am Signal beginnenden, in der Regel durch eine Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

Eine rechteckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennzahl.



Die Langsamfahrbeginnscheibe zeigt Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bahnhofshauptgleisen an, sofern diese keine durchgehenden Hauptgleise sind. Sie steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleises unmittelbar rechts neben dem Gleis. Durch ein Signal wird sie nicht vorangekündigt. Reicht die Entfernung vom Gleisanfang bis zum Beginn des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts für die Abbremsung aus, werden anstelle des Si-

gnals Lf 1/2 die Signale Lf 1 und Lf 2 aufgestellt. Die durch die Kennzahl (→ Lf 1) angezeigte

Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Gleisabschnitt verlassen hat. Die Rückseite des Signals zeigt das Signal Lf 3. Das Signal Lf 1/2 wird bei Dunkelheit beleuchtet. Der Triebfahrzeugführer wird über die aufgestellten Signale Lf 1/2 durch die La unterrichtet.

Lf 2 – Anfangscheibe:

Anfang der Langsamfahrstelle

Eine rechteckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A

Die Anfangscheibe steht am Anfang des durch das Signal Lf 1 angekündigten, langsam zu befahrenden Gleisabschnitts unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis. Für Fahrten auf zwei-



gleisiger Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung wird sie entsprechend dem Signal Lf 1 unmittelbar links oder rechts neben dem zugehörigen Gleis aufgestellt. Steht das Signal Lf 2 vor einer Streckenverzweigung (→ Lf 1), so erhält es ebenfalls einen Richtungspfeil. Das Signal Lf 2 wird bei Dunkelheit stets beleuchtet.

Lf 3 – Endscheibe:

Ende der Langsamfahrstelle

Eine rechteckige, weiße Scheibe mit schwarzem E

Die Endscheibe steht auf zwei-



gleisiger Strecke unmittelbar rechts, auf eingleisiger Strecke unmittelbar links neben dem zugehörigen Gleis am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts. Bei Dunkelheit wird

sie nur auf zweigleisiger Strecke beleuchtet, sofern das Signal Lf 1 eine höhere Geschwindigkeit als 50 km/h anzeigt. Auf eine Endscheibe wird verzichtet, wenn unmittelbar anschließend eine weitere Langsamfahrstelle folgt.

Lf 4 – Geschwindigkeitstafel:

Die angezeigte Geschwindigkeit darf nicht überschritten werden

Eine auf der Spitze stehende dreieckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Geschwindigkeitszahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.



Die Geschwindigkeitstafel steht unmittelbar rechts, bei → Gleiswechselbetrieb oder → signalisiertem Falschfahrbetrieb unmittelbar links – wenn das nicht möglich ist – unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis. Sie ist ortsfest. Die Geschwindigkeitstafel zeigt die Geschwindigkeitswechsel für Streckengleise und durchgehende Hauptgleise der Bahnhöfe sowie die Geschwindigkeitsbeschränkungen für

das Befahren ungesicherter Wegübergänge an. Ist die Geschwindigkeit herabzusetzen, steht sie in einem Abstand von der Stelle des Geschwindigkeitswechsels, der zum Abbremsen ausreicht. Der Mindestabstand beträgt auf Hauptbahnen 300 m, auf Nebenbahnen 150 m. Ist die Geschwindigkeit zu erhöhen, steht die Geschwindigkeitstafel an der Stelle des Geschwindigkeitswechsels. Das Signal Lf 4 wird auch aufgestellt, wenn an Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen eine Änderung der Streckengeschwindigkeit zu beachten ist oder am Ende einer durch ein Hauptsignal angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkung.

Vor ungesicherten Wegübergängen kann das Signal Lf 4 mit dem Signal → Pf 2 vereinigt werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung muß erreicht sein, sobald das erste Fahrzeug das Signal → Lf 5, wo dieses nicht aufgestellt ist, den Wegübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Wegübergang verlassen hat. Ist ausnahmsweise vor einem ungesicherten Wegübergang zu halten, zeigt das Signal Lf 4 die Zahl 0. Schließlich wird das Signal Lf 4 zur Ankündigung eines Hauptsignals angewendet, das bei den Signalen → Hf 1 oder → Hl 101 eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb des anschließenden → Weichenbereichs vorschreibt. In diesem Fall steht das Signal Lf 4 in Höhe des Vorsignals.

Die Geschwindigkeitstafel wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet, sie kann aber rückstrahlend sein.

Lf 5 – Eckentafel:

Die durch das Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muß durchgeführt sein

Eine rechteckige, weiße Tafel mit schwarzen Ecken



Die Eckentafel ist ortsfest. Sie steht unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis. Sie wird auf Nebenbahnen aufgestellt, wo vor Wegübergängen die Stelle besonders zu kennzeichnen ist, von der ab die durch das Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeit gilt. Zeigt das Signal Lf 4 die Zahl 0, kennzeichnet das Signal Lf 5 die Stelle, an der zu halten ist. Die Eckentafel wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

Lichthauptsignale: → Hauptsignale, → Hl-Signale

Lichtsignale der Berliner S-Bahn: → Sv-Signale

Lichtsperrsignal: → Lsp

Lichtvorsignale: → Vl-Signale

Lichtvorsignalwiederholer: Signal, das aufgestellt wird, wenn das → Hauptsignal nicht aus der vorgeschriebenen Entfernung sichtbar ist. Das Signal ist durch eine Tafel am Mast gekennzeichnet. Vor Lichtvorsignalwiederholern



werden keine Signale → So 3 und → So 4 aufgestellt.

L-Scheibe: → Zp 11

Lsp (Lichtsperrsignal):

Halt!

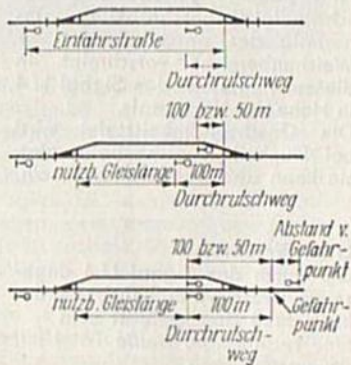
Zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander

Das Signal gilt für Züge und Rangierabteilungen. Es steht unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis, außer bei Drehscheiben, Schiebebühnen und Gleisbrückenwaagen. Bei diesen zeigt es an, daß sie nicht befahren werden dürfen. Das Fahrverbot für Rangierabteilungen wird durch das Rangierfahrtsignal (→ Ra 12) aufgehoben. Wird das Lichtsperrsignal als Hauptsperrsignal (Hsp) verwendet, so erscheinen bei Aufhebung des Fahrverbots für Ran-



gierabteilungen Signal → Hl 100 und Signal → Ra 12. Zeigt das Hauptsperrsignal Fahrtstellung, erscheint das Signal Ra 12 nicht. Das Signal Lsp ist durch ein weiß-rot-weißes → Mastschild gekennzeichnet.

maßgebender Gefahrpunkt: Punkt, an dem einem durchrutschenden



Zug zuerst Gefahr droht (→ Durchrutschweg). Gefahrpunkt ist z. B. die Spitze oder das Grenzzeichen (→ So 12) der ersten hinter dem Einfahrsignal liegenden Weiche, die Rangierhalttafel (→ Ra 10) oder der Schluß eines hinter dem Signal haltenden Zuges. Der Abstand vom Gefahrpunkt beträgt je nach den Bedingungen 100 bis 300 m.

Mastschild: an den Masten von Lichthauptsignalen (→ Hl-Signale), Lichtsignalen der Berliner S-Bahn (→ Sv-Signale), Lichtsperrsignalen (→ Lsp) und Überwachungssignalen der Wegübergangssicherungsanlagen (→ So 16) angebrachte Blechschilder zur Kennzeichnung dieser Signale. Die rot-weiße Kennzeichnung der Maste von → Hf-Signalen dient der besseren Erkennbarkeit. Sie hat keine fahrdienstliche Bedeutung.

Die Kennzeichnung von Lichtsignalen durch weiß-rot-weiße, rote oder weiß-schwarz-weiß-schwarz-weiße Mastschilder hat fahrdienstliche Bedeutung, wenn das Signal Halt (→ Hl 13) oder zweifelhaftes Signalbild zeigt oder erloschen ist, und zwar:

a) weiß-rot-weißes Mastschild

Der Zug darf nur auf Ersatzsignal (→ Zs 1 oder → Zs 101), → schriftlichen Befehl, Falschfahrtauftragssignal (→ Zs 8) oder mündlichen oder fernmündlichen Auftrag bei Vorhandensein der M-Tafel (→ Zs 2) vorbeifahren. Auf Strecken mit automatischem Streckenblock darf der Zug auf Ersatzsignal erst vorbeifahren, nachdem er vor dem Signal gehalten und der Triebfahrzeugführer das Mastschild eindeutig erkannt hat.

b) rotes Mastschild

Der Zug hat stets zu halten. Er kann dann mit Auftrag (s. a)

vorbei- und permissiv nach c) weiterfahren, wenn der Triebfahrzeugführer das Mastschild eindeutig erkannt hat.

c) weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißes Mastschild

Ein Zug darf, nachdem er gehalten und der Triebfahrzeugführer das Mastschild eindeutig erkannt hat, ohne Auftrag permissiv vorbei- und weiterfahren. Dabei ist bis zum nächsten Hauptsignal so vorsichtig weiterzufahren, daß der Zug vor einem Fahrzeug in seinem Gleis mit Sicherheit zum Halten gebracht werden kann. Unter „vorsichtig“ ist zu verstehen: bei Tage und sichtigem Wetter höchstens 50 km/h, bei Dunkelheit und sichtigem Wetter höchstens 15 km/h, bei → unsichtigem Wetter Schrittgeschwindigkeit. Bemerkt der Triebfahrzeugführer in seinem Gleis einen Zug, so darf er diesem nur in einem Abstand folgen, der mindestens dem zum Anhalten seines Zuges erforderlichen Bremsweg entspricht. Ist das nächste Hauptsignal ein Lichtsignal mit weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißem Mastschild, so ist auch bei Fahrtstellung dieses Signals mit gleicher Vorsicht bis zu dem dann folgenden Hauptsignal weiterzufahren.

Für Züge, die beim Befahren des falschen Gleises und beim → zeitweise eingleisigen Betriebsbetrieb das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren, gelten die Bestimmungen für das permissive Fahren nicht.

Das Mastschild an Überwachungssignalen einer Wegübergangssicherungsanlage (→ So 16) ist schwarz und weiß gestreift. Folgen auf ein Signal So 16 mehrere Wegübergänge, so sind zwei Mastschilder nebeneinander angebracht.

M-Tafel: → Zs 2

Notsignal: → Zp 5

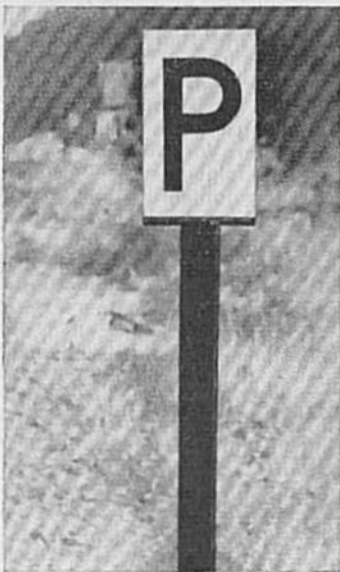
permissives Fahren: → Mast-
schild

Pfeiftafel vor Gefahrenstelle: →
Pf 1

Pfeiftafel vor Wegübergang: →
Pf 2

Pf-Signale (Aufforderungssignale zum Pfeifen): für Züge und Rangierabteilungen geltende Signale, die den Triebfahrzeugführer auffordern, die Signaleinrichtung des Triebfahrzeugs zu betätigen. Die Signale sind ortsfest und stehen rechts, beim → Gleiswechselbetrieb oder → signalisiertem Falschfahrbetrieb in der Regel links neben dem zugehörigen Gleis. Sie werden bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

**Pf 1 – Pfeiftafel vor Gefahren-
stelle:**



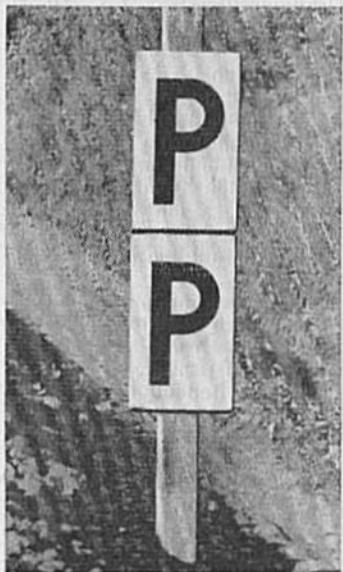
Achtungssignal (Zp 1) geben!

Eine weiße Tafel mit schwarzem P
Das Signal Pf 1 steht 200 m vor einer Gefahrenstelle und unmittelbar vor Tunnelleinfahrten. Vor Wegübergängen steht es nicht.

**Pf 2 – Pfeiftafel vor Wegüber-
gang:**

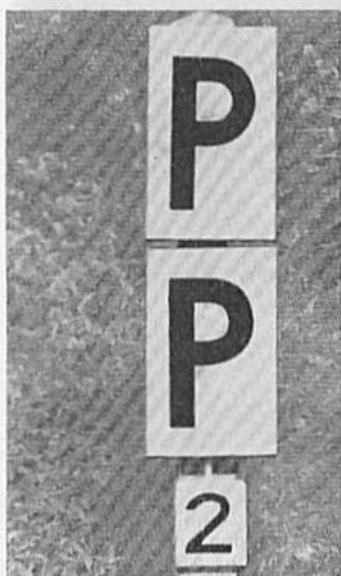
Zweimal pfeifen!

Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander



Pf 2 – Pfeiftafel vor Wegübergang

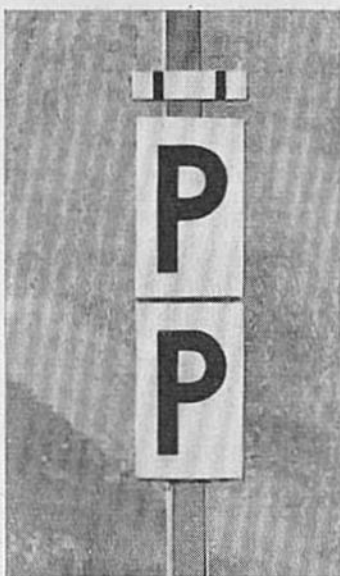
Das Signal Pf 2 steht in der Regel fünfmal soviel Meter vor einem ungesicherten Wegübergang wie die Streckengeschwindigkeit in km/h beträgt. Der Mindestabstand beträgt 100 m. Ist für das Befahren des ungesicherten Wegübergangs eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch Signal → Lf 4 angezeigt, wird das Signal Pf 2 am Mast des Signals Lf 4 angebracht.



Pf 2 — Pfeiftafel vor Wegübergang (mit Anzahl der Wegübergänge)

Vor Wegübergängen mit Halbschranken wird das Signal Pf 2 dann aufgestellt, wenn auf zweigleisiger Strecke für das Befahren des Gleises entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung kein Überwachungssignal einer Wegübergangssicherungsanlage (→ So 16) aufgestellt ist. In diesem Fall steht das Signal Pf 2 mindestens 200 m, höchstens 350 m vor dem Wegübergang, und zwar in der Regel links vom Gleis.

Vom Signal Pf 2 ab ist 3 s lang und kurz vor dem Wegübergang erneut zu pfeifen, bei → unsichtigem Wetter oder wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Wegübergang nähern außerdem bei Bedarf. Das Pfeifen kurz vor dem Wegübergang kann unterbleiben, wenn das Triebfahrzeugpersonal beiderseits der Strecke freie Sicht hat und sich dem Wegübergang weder Personen noch Fahrzeuge nähern.



Pf 2 — Pfeiftafel vor Wegübergang (mit Wiederholungszeichen)

Folgen mehrere Wegübergänge dicht hintereinander, wird nur ein Signal Pf 2 aufgestellt. Die Anzahl der Wegübergänge wird auf einer am Signal Pf 2 angebrachten weißen Tafel in schwarzer Aufschrift angebracht.

Halten Züge zwischen dem Signal Pf 2 und dem Wegübergang, steht hinter dem Halteplatz des Zuges ein weiteres Signal Pf 2. Über dem vor dem Halteplatz stehenden Signal ist dann ein Wiederholungszeichen in Form einer rechteckigen, weißen Tafel mit zwei senkrechten, schwarzen Strichen angebracht. Dieses Signal gilt nur für die Züge, die vor dem Wegübergang nicht halten.

Pulverflagge: → Fz 3

Rangierfahrtsignal: → Ra 12

Rangierhaltsignal: → Ra 11

Rangierhalttafel: → Ra 10

Rangierlokomotivsignal: → Fz 1

Rangiersignale: → Ra 1 bis Ra 5

Ra-Signale (Signale für den Rangierdienst): zusammenfassende Bezeichnung für alle Signale, die im Zusammenhang mit der Ausübung des Rangierdienstes stehen. Zu den Signalen für den Rangierdienst gehören die Rangiersignale (Ra 1 bis Ra 5), die Abdrücksignale (Ra 6 bis Ra 9), die Rangierhalttafel (Ra 10), das Rangierhaltsignal (Ra 11) und das Rangierfahrtsignal (Ra 12).

Die Rangiersignale sind gleichzeitig sichtbar und hörbar zu geben. Sie gelten bereits, wenn sie sichtbar aufgenommen werden. Signal Ra 5 gilt, wenn es nur sichtbar oder nur hörbar aufgenommen wird. Der Wärter braucht die Signale Ra 1 und Ra 2 nur sichtbar zu geben. Zum Geben der Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 benutzt der Wärter die rot-weiße Winkscheibe oder eine Handleuchte mit weißem Licht. Beide müssen so bewegt werden, daß die Vorderseite während der gesamten Bewegung voll sichtbar ist. Wird während des Schiebens von Fahrzeugen der Arm – bei Dunkelheit mit der Handleuchte – hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so ist die Geschwindigkeit zu verringern. Kann der Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen lassen, wird anstelle der Signale Ra 1 und Ra 2 der Auftrag mündlich gegeben oder die Richtung angezeigt. Die Abdrücksignale werden beim Rangieren am Ablaufberg angewendet. Sie sind Aufträge für das am Abdrücken beteiligte Triebfahrzeugpersonal. Sie können Form-



Winkscheibe

oder Lichtsignale sein. Formsignale werden bei Dunkelheit beleuchtet. Das Abdrücksignal steht in der Regel am Scheitel des Ablaufbergs neben den Berggleisen. Stehen mehrere Abdrücksignale nebeneinander, so gilt jedes für bestimmte Berggleise. Die Abdrücksignale können an den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt werden.

Ra 1: Wegfahren!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn:

Ein langer Ton

Mit dem Arm:

Tageszeichen:

Mehrmals senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten

Nachtzeichen:

Mehrmals senkrechte Bewegung der Handleuchte von oben nach unten

Das Signal Ra 1 bedeutet, daß in Richtung vom Signalgeber weggefahren werden soll.

Zwei mäßig lange Töne

Mit dem Arm:

Tageszeichen:

*Mehrmals langsame waagerechte
Bewegungen des Armes hin und
her*

Nachtzeichen:

Mehrmals langsame waagerechte



Ra 1 (Tageszeichen)



Ra 2 (Tageszeichen)

Ra 2 (Nachtzeichen)



Ra 1 (Nachtzeichen)



Ra 2:
Herkommen!
Mit der Mundpfeife oder dem
Horn:

Bewegungen der Handleuchte hin und her
Das Signal Ra 2 bedeutet, daß in Richtung auf den Signalgeber zugefahren werden soll.

**Ra 3:
Aufdrücken!**

Mit der Mundpfeife oder dem Horn:
Zwei kurze Töne schnell nacheinander



Mit den Armen:

Tageszeichen:

Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern

Nachtzeichen:

Wie am Tage, in der einen Hand eine Handleuchte



Ra 3 (Tageszeichen)

Das Signal Ra 3 bedeutet, daß zum An- oder Abkuppeln aufgedrückt werden soll. Nach dem



Ra 3 (Nachtzeichen)

Aufdrücken ist auch ohne Halt-
auftrag anzuhalten.

**Ra 4:
Abstoßen!**

Mit der Mundpfeife oder dem Horn:

Zwei lange Töne und ein kurzer Ton



Mit dem Arm:

Tageszeichen:

Zweimal eine waagerechte Bewegung des Armes vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten

Nachtzeichen:

Zweimal eine waagerechte Bewegung der Handleuchte vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten

Das Signal Ra 4 bedeutet, daß Fahrzeuge abgestoßen werden sollen.

Drei kurze Töne schnell nacheinander



Ra 4 (Tageszeichen)



Ra 5 (Tageszeichen)

Ra 5 (Nachtzeichen)



Ra 4 (Nachtzeichen)



Ra 5:
Halt!
Mit der Mundpfeife oder dem
Horn:

Mit dem Arm:

Tageszeichen:

Kreisförmige Bewegung des Armes

Nachtzeichen:

Kreisförmige Bewegung der Handleuchte

Ra 6:

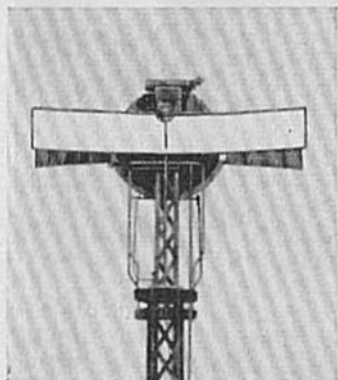
Halt! Abdrücken untersagt!

Formsignal:

Ein waagerechter, weißer Balken mit schwarzem Rand

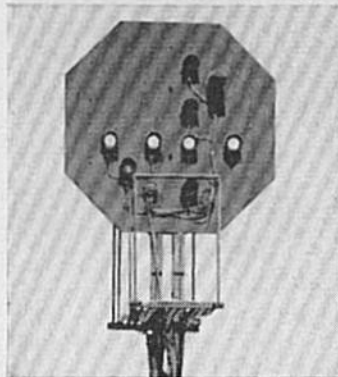
Lichtsignal:

Ein waagerechter, weißer Lichtstreifen



Ra 6 (Formsignal)

Ra 6 (Lichtsignal)



Ra 7:

Langsam abdrücken!

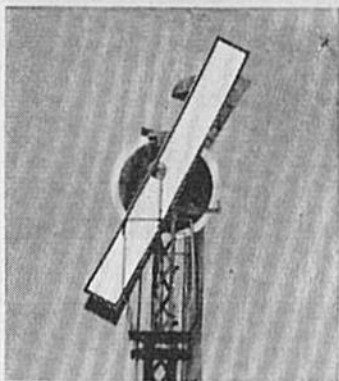
Formsignal:

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schräg nach rechts aufwärts

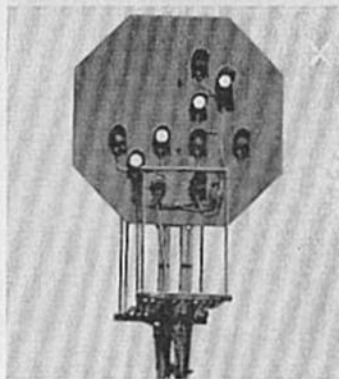
Lichtsignal:

Ein weißer Lichtstreifen schräg nach rechts aufwärts

Die beim Signal Ra 7 einzuhaltende Abdruckgeschwindigkeit ist im Bahnhofsbuch festgelegt.



Ra 7 (Formsignal)



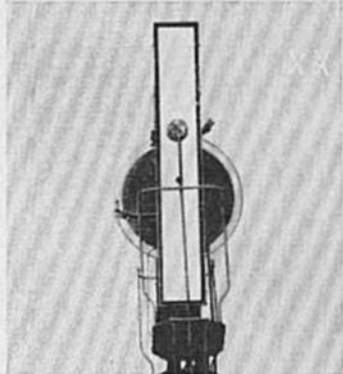
Ra 7 (Lichtsignal)

Ra 8:

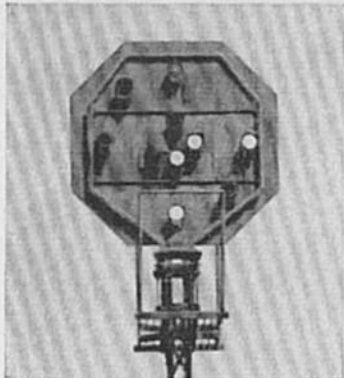
Mäßig schnell abdrücken!

Formsignal:

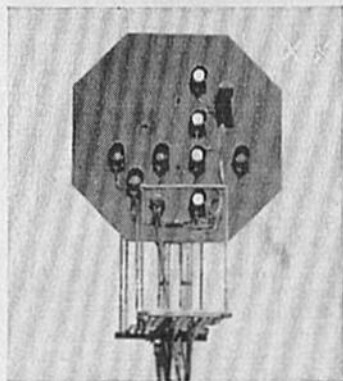
Ein senkrechter, weißer Balken mit schwarzem Rand



Ra 8 (Formsignal)



berg wegfahren soll. Der Auftrag zum Halten wird durch das Signal Ra 6 gegeben.



Ra 8 (Lichtsignal)

Lichtsignal:

Ein senkrechter, weißer Lichtstreifen

Die beim Signal Ra 8 einzuhaltende Abdruckgeschwindigkeit ist im Bahnhofsbuch festgelegt.

Ra 9:

Zurückziehen!

Ein senkrechter, weißer Lichtstreifen und vom oberen Ende nach rechts ein waagerechter, weißer Lichtstreifen

Das Signal Ra 9 bedeutet, daß die Rangierabteilung entgegen der Ablafrichtung vom Ablauf-

Ra 10 – Rangierhalttafel:

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden

Eine oben halbkreisförmige, weiße Tafel mit schwarzem Rand¹

Die Rangierhalttafel steht in der Regel rechts vom zugehörigen Gleis. Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über die Rangierhalttafel hinaus ist verboten. Läßt es sich im Einzelfall nicht vermeiden, so ist die Genehmigung des Fahrdienstleiters erforderlich. Hierzu wird Befehl Ad (→ schriftlicher Befehl) verwendet. Der Fahrdienstleiter darf die Genehmigung nur erteilen, wenn er sich vergewissert hat, daß die benachbarte Zugfolgestelle keinen Zug oder Kleinwagen abgelassen hat. Rangierabteilungen dürfen einem vorausfahrenden Zug folgen, bevor dieser zurückgemeldet wurde. Es darf nur so weit ausgezogen werden, wie es erforderlich ist, ggf. auch mit der Spitze der Rangierabteilung über das → Einfahrsignal hinaus. Wird auf dem Ausfahrgleis rangiert, ist zu beachten, daß dieses beim Befah-

¹ Vorläufig ist noch die Aufschrift „Halt für Rangierfahrten“ zulässig



ren des falschen Gleises zum Einfahrgleis wird. Dann darf hier nur bis zum gleichen Punkt rangiert werden wie auf dem sonstigen Einfahrgleis. Muß darüber hinaus rangiert werden, ist die Zustimmung der benachbarten Zugmeldestelle einzuholen.

Ra 11 – Rangierhaltsignal: Halt für Rangierabteilungen!

Ra 11a:

Ein gelbes W mit schwarzem Rand

Ra 11b:

Ein weißes W mit schwarzem Rand

Das Rangierhaltsignal steht rechts vom zugehörigen Gleis. Das Signal Ra 11a wird nur in Verbindung mit dem Signal Ra 12 angewendet. Das Signal Ra 11b steht allein sowie an Drehschei-



Ra 11a – Rangierhaltsignal

ben und Schiebebühnen. In diesen beiden Fällen zeigt es an, daß Drehscheiben und Schiebebühnen erst befahren oder verlassen werden dürfen, wenn der Wärter hierzu einen Fahrauftrag erteilt hat. Während das Signal Ra 11a bei Dunkelheit stets beleuchtet ist, kann beim Signal Ra 11b auf Anordnung der Reichsbahndirektion auf die Beleuchtung verzichtet werden. Soweit die Beleuchtung vorgesehen ist, wird das Signal Ra 11 bei → un-



Ra 11a – Rangierhaltsignal (Zwergsignal)



Ra 11b – Rangierhaltsignal

sichtigem Wetter auch am Tage beleuchtet. Wann am Signal Ra 11 vorbeigefahren werden darf, ist der Tabelle zu entnehmen. Kann der Rangierleiter bei gezogenen Rangierabteilungen während der

Rangierfahrt das Erteilen der Zustimmung von seinem Platz aus nicht beobachten, so darf er diese Aufgabe – für jede Rangierfahrt besonders – dem Triebfahrzeugführer übertragen.

Vorbeifahrt am Rangierhaltsignal (Ra 11)

Signal	begleitete Rangierabteilungen Zustimmung durch	unbegleitete Rangierabteilungen Fahrauftrag durch
Ra 11a	Ra 12	Ra 12
Ra 11b	Hochhalten eines Armes, einer weißen rechteckigen Tafel oder einer Handleuchte mit weißem Licht, mündlich oder fernmündlich	Ra 1, Ra 2, mündlich oder fernmündlich

Ra 12 – Rangierfahrtsignal:
Rangierfahrt erlaubt
Zwei Lichter nach rechts steigend

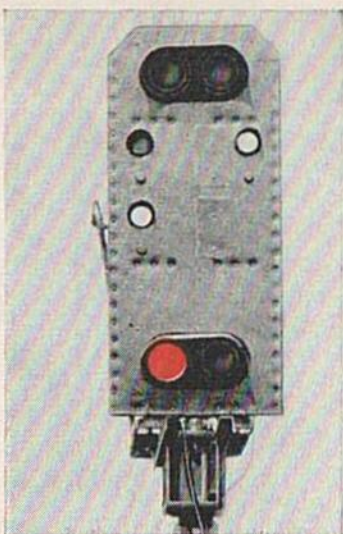


Ra 12 – Rangierfahrtsignal (mit Ra 11a)

Das Rangierfahrtsignal wird angewendet

- a) in Verbindung mit Signal → Ra 11a oder Signal → Hf 0, → Hf 13, → Hf 100, → Sv 4,
- b) alleinstehend zum Aufheben des Fahrverbots nach Verlöschen des Lichtsperrsignals (→ Lsp) oder ausnahmsweise in anderen Fällen, wenn hierzu ein betriebsdienstliches Bedürfnis besteht (z. B. beim Umsetzen von S-Bahn-Zügen).

Das Aufleuchten des Rangierfahrtsignals gilt für begleitete Rangierabteilungen als Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter, für unbegleitete als Fahrauftrag des Wärters an den Triebfahrzeugführer. Halten mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Ra 12 oder nähern sie sich ihm, gilt Zustimmung oder Fahrauftrag nur für die erste



Ra 12 – Rangierfahrtsignal (mit Hf 13)

Rangierabteilung. Erleuchtet das Signal Ra 12, bevor die Spitze der Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, so gilt Zustimmung oder Fahrauftrag als zurückgenommen. Rangierfahrtsignale, bei denen das Leuchten des Signals Ra 12 stets als Zustimmung oder Fahrauftrag gilt, werden durch eine weiße, runde Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand (Kreisscheibe) gekennzeichnet (→ Gsp 1). Der Triebfahrzeugführer einer begleiteten Rangierabteilung braucht vor den Signalen → Ra 11a, → Hf 13, → Sv 4 oder den mit dem Signal Ra 12 ausgerüsteten Signalen → Hf 0 oder → Hf 100 nicht anzuhalten, wenn bei Vorbeifahrt der Spitze der Rangierabteilung das Signal Ra 12 leuchtet. Kann der Rangierleiter bei gezogenen Rangierabteilungen während der Rangierfahrt das Erteilen der Zustimmung von seinem Platz nicht beobachten, so darf er diese Aufgabe – für jede Rangierfahrt besonders – dem



Ra 12 – Rangierfahrtsignal (mit Hf 0)

Triebfahrzeugführer übertragen. Versagt das Rangierfahrtsignal, wird Zustimmung oder Fahrauftrag mündlich oder fernmündlich erteilt.

Rautentafel: → Zs 3

Regelschlußsignal: → Zg 3

Richtungsanzeiger: → Zs 4

Schachbrettafel: → So 2

Schaltzeichen: → El 7

Schlußsignal: → Zg 3 und Zg 4

Schneepflugtafel: → So 7

schriftlicher Befehl: schriftliche Weisung (Vordruck) des Fahrdienstleiters für den Triebfahrzeugführer in besonderen Fällen.

Durch Befehl A werden Aufträge jeder Art erteilt, z. B. zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal, zur Weiterfahrt ohne Signal, zum außerplanmäßigen Halt, sofern keine anderen Muster vorgeschrieben sind.

Durch Befehl B werden Aufträge für das Befahren des falschen Gleises erteilt.

Der Vorsichtsbefehl ist auszustellen, wenn ein Zug davon unterrichtet werden muß, daß während der Fahrt besondere Vorsicht geboten, die Geschwindigkeit herabzusetzen oder beides zu beachten ist.

Schutzhaltssignale: → Sh-Signale

Schutzstrecke: neutraler Abschnitt der Fahrleitung oder der Stromschiene, der verhindert, daß aneinandergrenzende Unterwerksbereiche über die Stromabnehmer eines oder mehrerer Triebfahrzeuge elektrisch verbunden werden. Bei Bedarf kann die Schutzstrecke an Spannung gelegt werden.

Sh-Signale (Schutzhaltssignale): Signale, mit denen Gleise abgeriegelt werden oder die sofortiges Anhalten zum Abwenden einer Gefahr gebieten. Bei → unsichtigem Wetter sind die Nachtzeichen der Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 auch am Tage anzuwenden.

Sh 1 – Kreissignal:
Sofort halten! – Gefahr

Tageszeichen:

Eine weiß - rot - weiße Flagge, irgendein Gegenstand oder der Arm allein wird im Kreis geschwungen.

Nachtzeichen:

Eine Handleuchte, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.



Sh 1 – Kreissignal (Tageszeichen)

Sh 1 – Kreissignal (Nachtzeichen)



Bestehen Zweifel, daß das Kreissignal wahrgenommen wird, sind außerdem möglichst → Sh 5 und → Sh 4 zu geben.

Sh 2 – Wärterhaltsignal, Wasserkransignal:

Halt!

Tageszeichen:

Eine rechteckige, rote Scheibe mit weißem Rand (Haltscheibe) oder eine quer zur Gleisachse gehaltene weiß-rot-weiße Flagge (Haltflagge)

Nachtzeichen:

Ein rotes Licht



Sh 2 (Haltscheibe)

Das Wärterhaltsignal wird angewendet

- a) zum Abriegeln einer Gleisstelle, die nicht befahren werden darf,
- b) zum Bezeichnen einer Stelle, an der ausnahmsweise gehalten werden soll, wenn kein ortsfestes Haltsignal vorhanden ist.

Im Fall a) wird das Signal Sh 2



Sh 2 (Haltflagge)



Sh 2 (Nachtzeichen)



Sh 2 (Haltscheibe, Nachtzeichen)

50 m vor der zu schützenden Stelle aufgestellt. Befindet sich diese Stelle in einem Tunnel, so wird es vor dem Tunnel aufgestellt. Die Haltscheibe steht in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis. Das Nachtzeichen darf notfalls vorübergehend auf den Boden gestellt werden. Der Auftrag zum Halten wird durch Entfernen oder Wegdrehen des Wärterhaltsignals aufgehoben.



Sh 2 – Wasserkransignal

Lediglich in dem Fall, daß die Haltscheibe vor einem → Hauptsignal aufgestellt wird, das nicht wieder auf Halt zurückgestellt werden kann oder nicht vollständig in die Haltstellung zurückkommt, wird der Haltauftrag

durch Befehl Ab (→ schriftlicher Befehl) oder Ersatzsignal (→ Zs 1) aufgehoben. Befehl oder Ersatzsignal gelten dann zur Vorbeifahrt am Hauptsignal und an der Haltscheibe. Der Befehl Ab wird handschriftlich entsprechend ergänzt.

Das Wasserkransignal (Nachtzeichen am Wasserkran) befindet sich am Ausleger und kennzeichnet dessen Querstellung zum Gleis. Die Stellung parallel zum Gleis wird durch weißes Licht angezeigt. Das rote und das weiße Licht sind nach beiden Richtungen sichtbar. Läßt die allgemeine Beleuchtung die Lage des Auslegers klar erkennen, kann auf das Wasserkransignal verzichtet werden.

Sh 3 – Haltvorscheibe: Haltscheibe erwarten

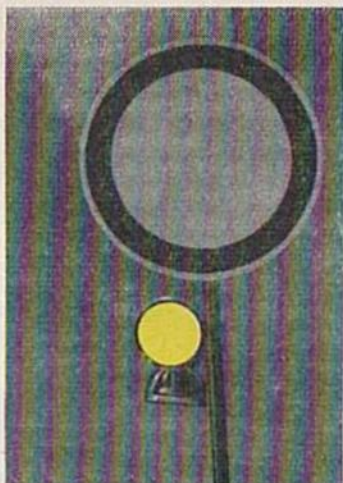
Tageszeichen:

Eine runde, gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand

Nachtzeichen:

Ein gelbes Licht

Sh 3 – Haltvorscheibe (Tageszeichen)



Sh 3 – Haltvorscheibe (Nachtzeichen)

Die Haltvorscheibe ist nicht ortsfest. Sie wird unmittelbar rechts, bei Platzmangel links vom Gleis aufgestellt. Ihr Abstand von der Haltscheibe (→ Sh 2) entspricht dem Bremsweg der Strecke. Das Signal Sh 3 wird von Baudienststellen auf freier Strecke bei außergewöhnlichen Ereignissen (außer bei Schienenbrüchen) aufgestellt. In einem gesperrten Gleis braucht es nicht aufgestellt zu werden, sofern keine Sperrfahrten verkehren. Das Signal Sh 3 darf bei Bauarbeiten vorübergehend als Ersatz für ein fehlendes oder ungültiges Vorseignal (→ ungültige Signale) verwendet werden. Steht das Signal Sh 3 an einem → Hauptsignal, zeigt es anstelle des Nachtzeichens zwei nach rechts steigende gelbe Lichter. Rückwärts ist das Leuchten der Signallaterne durch mattweißes Sternlicht erkennbar.

Sh 4 – Knallsignal:
Sofort halten! – Gefahr
Nacheinander ertönen drei Knalle

Als Haltauftrag gilt bereits ein Knall. Das Knallsignal wird angewendet, wenn ein Haltauftrag auf andere Weise nicht möglich ist oder nicht genügend sicher erscheint. Die drei Knallkapseln werden im allgemeinen auf der rechten Schiene 30 m voneinander entfernt befestigt. Ihr Abstand von der Gefahrenstelle beträgt mindestens auf Hauptbahnen 1000 m, auf Nebenbahnen 700 m. Dieser Abstand darf nur dann unterschritten werden, wenn die Knallkapseln dringend ausgelegt werden müssen. Beim Aufenthalt in der Nähe ausgelegter Knallkapseln muß bei fehlender Deckung ein Abstand von mindestens 50 m eingehalten werden. Dieser Schutzabstand ist beim Auslegen von Knallkapseln in der Nähe von Wegübergängen, Bahnsteigen u. dgl. zu beachten.

Sh 5 – Horn oder Pfeifsignal:

Sofort halten! – Gefahr

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne



Das Horn- oder Pfeifsignal wird dann gegeben, wenn das Signal → Sh 1 nicht erteilt werden kann oder aber nicht ausreichend erscheint.

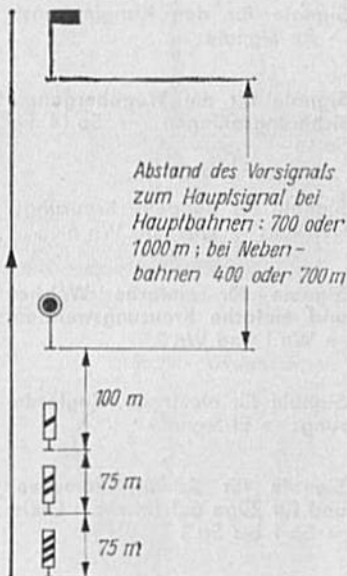
Sichtpunkt: Stelle vor dem Vorsignal, an der sich bei Erscheinen des Fahrtbegriffs am Vorsignal die Spitze eines Zuges frühestens befinden darf, damit die Zugfahrt nicht beeinträchtigt wird.

Sichtstrecke: Entfernung des → Sichtpunkts vom Vorsignal, im allgemeinen bei langsamfahrenden Zügen 200 m, bei schnellfahrenden 500 m bzw. Reaktionszeit von 15 s.

Signalabstände: durch Vorschriften festgelegte Entfernungen zwischen Vorsignalbaken (→ So 4), Vorsignal und Hauptsignal.

Die Abstände betragen:

- zwischen Vorsignalbaken jeweils 75 m,
- zwischen Vorsignalbake und Vorsignal 100 m,
- zwischen Vorsignal und Hauptsignal auf Hauptbahnen 700 oder 1000 m, auf Nebenbahnen 400 oder 700 m.



Signal der Aufsicht: → Zp 9a

Signal des Zugführers: → Zp 9b

Signale am Zugschluß: → Zg 3 und → Zg 4

Signale an der Zugspitze: → Zg 1 und → Zg 2

Signale an einzelnen Fahrzeugen: → Fz 1 bis Fz 4

Signale an Wagen: → Fz 2 bis Fz 4

Signale an Zügen und Kleinwagen: → Zg-Signale

Signale des Triebfahrzeugführers: → Zp 1 bis Zp 5

Signale für das Zugpersonal: → Zp-Signale

Signale für den Rangierdienst: → Ra-Signale

Signale für die Wegübergangsicherungsanlagen: → So 14 bis So 16

Signale für doppelte Kreuzungsweichen: → Wn 3 bis Wn 6

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen: → Wn 1 und Wn 2

Signale für elektrische Zugförderung: → El-Signale

Signale für Schiebelokomotiven und für Züge auf falschem Gleis: → Sp 1 bis Sp 3

signalisierter Falschfahrbetrieb: Betriebsart, bei der auf einer zweigleisigen Strecke ein Gleis gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung befahren wird. Zum Befahren des falschen Gleises wird der Zug durch das Falschfahrauftragssignal (→ Zs 8) beauftragt. Der → schriftliche Befehl B entfällt.

Signalverbindungen: → Sv-Signale

So-Signale (Sonstige Signale): Gruppe von Signalen im Signalebuch der DR, die als Ergänzung zum Signalsystem betrachtet werden können.

So 2 – Schachbrettafel:

Das Hauptsignal steht nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis

Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel



Die Schachbrettafel steht unmittelbar rechts neben dem Gleis in Höhe des Hauptsignals. Sie wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet, die weißen Felder können jedoch rückstrahlend sein. Die Schachbrettafel wird nicht dazu benutzt, um links stehende → Blocksignale der Abzweigstellen und → Einfahrtssignale beim → Gleiswechselbetrieb oder beim → signali-

sierten Falschfahrbetrieb anzuzeigen. Wo hohe rechteckige Tafeln nicht aufgestellt werden können, verwendet man niedrige quadratische.

So 3 – Vorsignaltafel:

So 3a:

Kennzeichnung des Standorts eines Lichtvorsignals oder eines zweibegriffigen Formvorsignals

Eine schwarz geränderte, weiße Tafel mit zwei übereinanderstehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren



So 3a – Vorsignaltafel (am Lichtsignal)

So 3b:

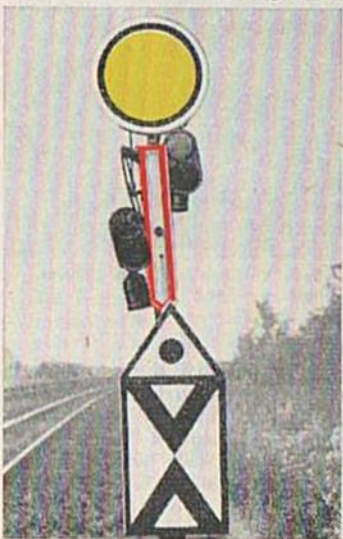
Kennzeichnung des Standorts eines dreibegriffigen Formvorsignals

Die Vorsignaltafel wie zu Signal So 3a und darüber eine drei-



So 3a – Vorsignaltafel (am Formsignal)

So 3b – Vorsignaltafel

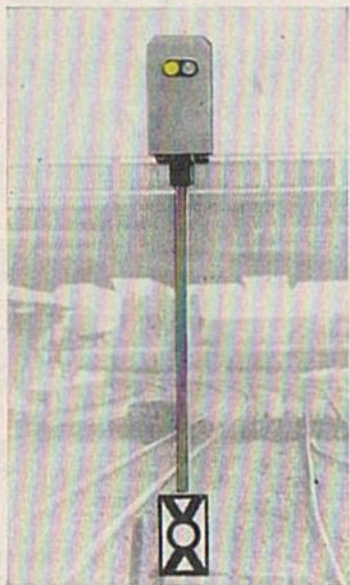


eckige, schwarz geränderte, weiße
Tafel mit einem schwarzen Punkt

So 3c:

Kennzeichnung des Standorts
eines im verkürzten Bremsweg-
abstand stehenden Lichtvor-
signals oder zweibegriffigen
Formvorsignals

Eine schwarz geränderte, weiße
Tafel mit zwei übereinanderste-
henden schwarzen Winkeln, de-
ren Spitzen durch einen schwar-
zen Ring verdeckt sind

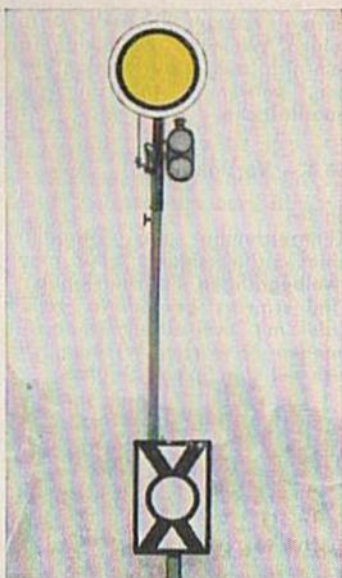


So 3c — Vorsignaltafel (am Lichtvor-
signal)

So 3d:

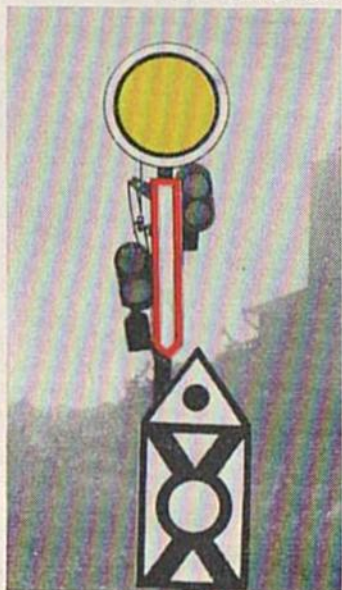
Kennzeichnung des Standorts
eines im verkürzten Bremsweg-
abstand stehenden dreibegriffi-
gen Formvorsignals

Die Vorsignaltafel wie zu Signal
So 3c und darüber eine dreiecki-
ge, schwarz geränderte weiße
Tafel mit einem schwarzen Punkt



So 3c — Vorsignaltafel (am Formvor-
signal)

So 3d — Vorsignaltafel

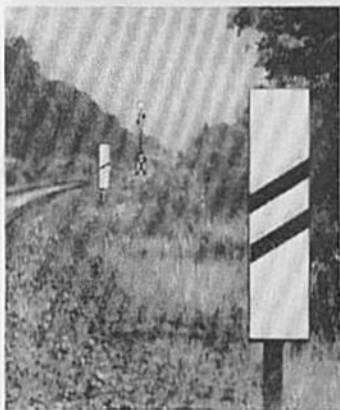


Die Vorsignaltafel steht in der Regel unmittelbar vor dem Vorsignal und wird nicht beleuchtet. Vor einem Lichtvorsignal (→ VI-Signale), das am Mast eines Lichthauptsignals (→ HI-Signale) angebracht ist, wird sie nicht aufgestellt. Ist das Vorsignal über dem Gleis angebracht, befindet sich die Vorsignaltafel über dem Vorsignal.

So 4 – Vorsignalbaken:

Ein Vorsignal ist zu erwarten

Mehrere aufeinander folgende viereckige, weiße Tafeln mit einem oder mit mehreren nach rechts ansteigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahrtrichtung abnimmt



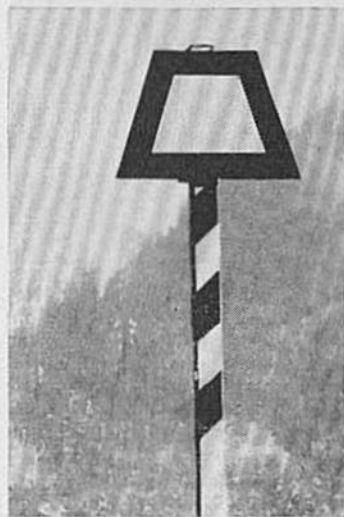
Vorsignalbaken werden im allgemeinen nur auf Hauptbahnen aufgestellt. Dabei stehen in der Regel 3, ausnahmsweise bis zu 5 Baken unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis. Der Abstand (→ Signalabstände) zwischen den Baken beträgt 75 m, zwischen in Fahrtrichtung letzter Bake und Vorsignal 100 m. Vorsignalbaken für den → Gleiswechselbetrieb oder den → signalisierten Falschfahrbetrieb stehen unmittelbar links neben dem

Gleis. → Vorsignale der → Ausfahr- oder → Zwischensignale, Vorsignalwiederholer und Vorsignale, die am rückgelegenen Hauptsignal stehen, werden nicht durch Vorsignalbaken angekündigt. Das Signal So 4 wird lediglich in Tunneln beleuchtet.

So 5 – Trapeztafel:

Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor der Einfahrt zu halten haben

Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl



Die Trapeztafel wird nur auf Nebenbahnen angewendet. Sie steht unmittelbar rechts vom Gleis. Die Trapeztafel steht anstelle von Einfahrtssignalen. Der Triebfahrzeugführer eines vor der Trapeztafel zum Halten gekommenen Zuges gibt das Achtungssignal (→ Zp 1). Mit dem Hornrufsignal (→ Zp 6) wird der Zug in den Bahnhof hereingerufen.

So 6 – Kreuztafel:

Bei fehlendem Vorsignal wird angezeigt, daß ein Hauptsignal zu erwarten ist

Eine weiße Sechseckscheibe mit liegendem schwarzem Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl



Die Kreuztafel wird nur auf Nebenbahnen angewendet. Sie steht im Bremswegabstand vor dem Hauptsignal, und zwar unmittelbar rechts vom Gleis. Die Kreuztafel wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet, sie kann aber mit Rückstrahlern ausgestattet sein.

So 7 – Schneepflugtafel:

So 7a:

Pflugschar heben

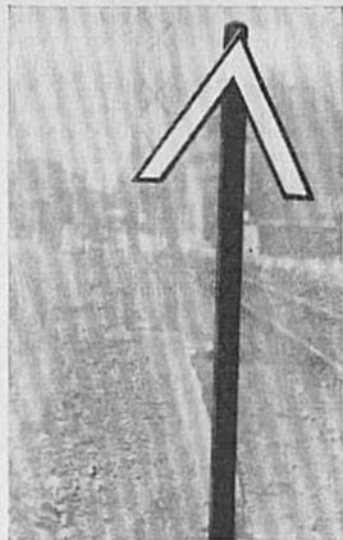
Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.

So 7b:

Pflugschar senken

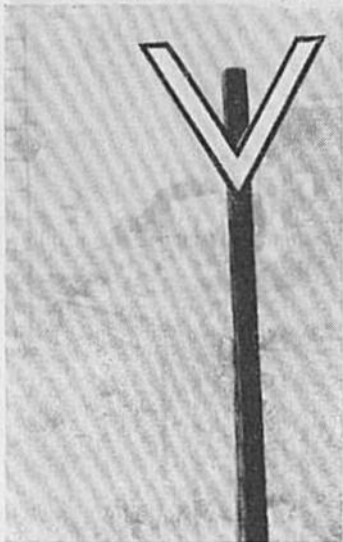
Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.

Die Schneepflugtafel gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen. Sie kennzeichnet



So 7a – Schneepflugtafel

So 7b – Schneepflugtafel

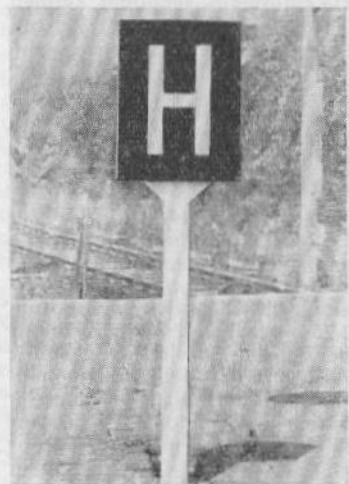


Gleisabschnitte, die mit gehobenen Pflugscharen zu befahren sind. Das Signal So 7a wird z. B. vor Wegübergängen und erhöhten Bahnsteigen der Haltepunkte aufgestellt. Das Signal So 7b entfällt, wenn das Ende des zu kennzeichnenden Gleisabschnitts durch das Signal So 7a der Gegenrichtung erkennbar ist. Die Schneepflugtafel wird nicht beleuchtet.

So 8 – H-Tafel:

Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen

Ein schwarzes Rechteck mit weißem H



Die H-Tafel ist ortsfest und steht in der Regel rechts vom Gleis. Wo das Halten bestimmter Züge geregelt werden muß, ist das Signal So 8 durch eine zusätzliche Aufschrift ergänzt, wie etwa „Kurz-zug“, „Reisezug“, 40 X“. Die Achsenzahl gibt an, wo ein Zug dieser Länge zu halten hat. Kürzeren oder längeren Zügen gibt sie einen Anhaltspunkt für ihren Halteplatz. Wird das Halten der Züge nach der Zuglänge gere-

gelt, dürfen auch mehrere H-Tafeln aufgestellt werden. Die H-Tafel wird nur dann beleuchtet, wenn es der Betriebsdienst erfordert. Das weiße H kann rückstrahlend sein.

So 9 – Haltepunkttafel:

Ein Haltepunkt ist zu erwarten

Eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte, weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstreifen



Die Haltepunkttafel kündigt einen Haltepunkt an. Sie steht rechts vom Gleis, und zwar auf Hauptbahnen im Bremswegabstand, auf Nebenbahnen 150 m vor dem Bahnsteig, sofern dieser infolge der Geländebedingungen nur schwer zu erkennen ist. Das Signal So 9 wird nicht beleuchtet.

So 10 – Brandfackeltafel:

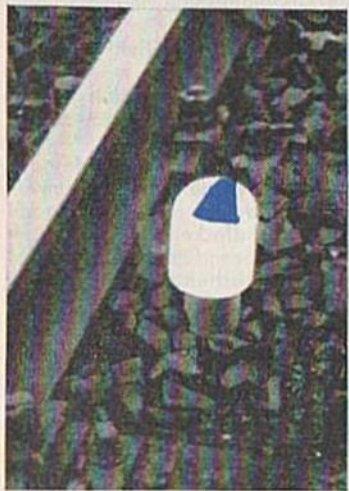
Nicht feuern! Aschkasten schließen!

Eine auf der Spitze stehende quadratische, gelbe Tafel mit schwarzem Rand und roter Brandfackel
Die Brandfackeltafel wird zum Schutz besonders gefährdeter Streckenabschnitte (Behelfsbrücken, Waldstrecken) und der an der Strecke liegenden Betriebe der Holzindustrie, Treibstofflager und dgl. aufgestellt. Das Signal So 10 ist ortsfest und steht 50 m vor den Gefahrenstellen, deren Ende durch das Signal der Gegenrichtung angezeigt wird. Beim Erkennen der Brandfackeltafel



sind die Aschkasten- und Rauchkammerspritzeinrichtungen zu bedienen. Das Signal wird nicht beleuchtet.

So 11 – Isolierzeichen:
Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung
Ein blauer Pfeil auf weißem Grund



Das Isolierzeichen gibt an, wie weit ein Gleis freizuhalten ist, damit das Bedienen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird. Es steht am Isolierstoß neben dem Gleis. Der blaue Pfeil weist auf den zugehörigen isolierten Gleisabschnitt oder – wenn beide benachbarte Gleisabschnitte isoliert sind – auf den Isolierstoß.

So 12 – Grenzzeichen:
Grenze bei zusammenlaufenden Gleisen, bis zu der ein Gleis besetzt werden darf, ohne daß Bewegungen auf dem anderen behindert werden
Ein rot-weißes, niedriges Zeichen



Das Grenzzeichen steht zwischen zwei zusammenlaufenden Gleisen an der Stelle, an der der Abstand zwischen den Gleisachsen 3,75 m (zuzüglich Bogenzuschlag) beträgt. Entweder steht ein Grenzzeichen in der Mitte zwischen den Gleisen, oder neben den inneren Schienen der beiden Gleise steht je ein Grenzzeichen.

So 13 – Gefahrenanstrich:
Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringen Abstands vom Gleis Personen gefährden können

Der Gegenstand ist durch einen orangefarbenen Anstrich so hervorgehoben, daß die Gefahrenstelle leicht erkannt wird.

Feste Gegenstände in der Nähe der Gleise einschließlich der Einfahrten in Triebfahrzeug- und Wagenschuppen müssen zwischen 1000 und 3050 mm über Schienen-



oberkante durch den Gefahrenanstrich gekennzeichnet sein, sofern außerhalb des Regellichtraums nicht mindestens 200 mm breite Seitenräume frei sind. Erstreckt sich der zu geringe Abstand vom Gleis auf eine größere Länge, so kann der Gefahrenanstrich auf den Anfang, das Ende und geeignete Zwischenstellen beschränkt bleiben. Bei Tunneln genügt es, nur die Eingänge zu kennzeichnen.

So 14 – Warnpfahl:

Kennzeichnung für den Anfang und das Ende der Schaltstrecke einer Wegübergangssicherungsanlage

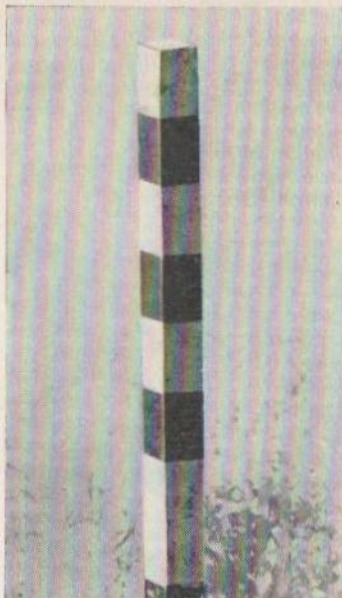
Ein in waagerechter Teilung schwarz-weiß gestrichener Pfahl. Der Warnpfahl wird nicht beleuchtet. Auf ihn wird verzichtet, wenn die Schaltstrecke durch die Warn tafel (→ So 15) begrenzt wird.

So 15 – Warntafel:

Überwachungssignal einer Wegübergangssicherungsanlage (Signal So 16) beachten!

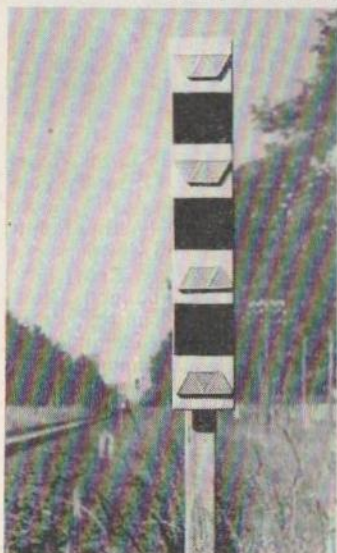
So 15a:

Eine rechteckige, weiße Tafel mit drei waagerechten, schwarzen Streifen und Rückstrahlern in den weißen Feldern. – Auf das Signal So 16 folgt ein Wegübergang.



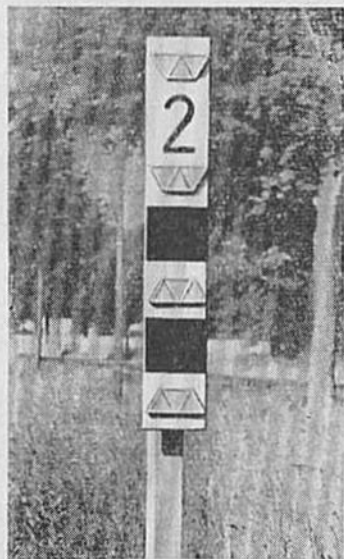
So 14 – Warnpfahl

So 15a – Warntafel



So 15b:

Eine rechteckige, weiße Tafel mit einer schwarzen Ziffer und zwei waagerechten, schwarzen Streifen. Die weißen Felder sind mit Rückstrahlern versehen. – Auf das Signal So 16 folgt die durch die Ziffer angegebene Anzahl von Wegübergängen.



Die Warntafel steht in der Regel rechts vom Gleis. Ist für Fahrten auf einer zweigleisigen Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung ein Signal So 16 aufgestellt, steht es in der Regel links neben dem zugehörigen Gleis. Der Abstand zwischen der Warntafel und dem Wegübergang beträgt auf Nebenbahnen Bremswegabstand + doppelt soviel Meter, wie als Streckengeschwindigkeit in km/h angegeben ist; beispielsweise

$$400 \text{ m} + 2 \cdot 60 \text{ m} = 520 \text{ m}.$$

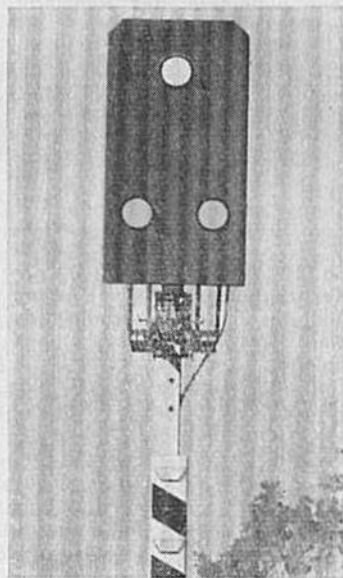
Der Triebfahrzeugführer bzw. der Kleinwagenführer hat am Standort der Warntafel zu prüfen, ob

das Signal So 16 weißes Standlicht zeigt.

So 16 – Überwachungssignal einer Wegübergangssicherungsanlage:
So 16a:

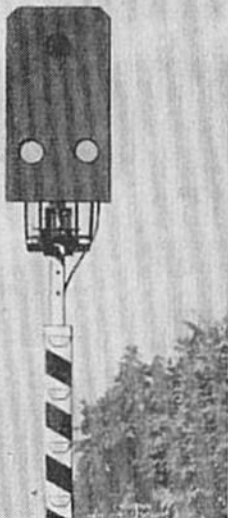
Der Wegübergang ist gesichert und darf mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden.

Zwei gelbe Lichter waagerecht nebeneinander. In der Mitte über diesen beiden Lichtern ein weißes Licht. Das Mastschild ist schwarz und weiß gestreift.

**So 16b:**

Der Wegübergang ist **n i c h t** gesichert, er ist vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren!

Wie das Signal So 16a, das weiße Licht leuchtet jedoch **n i c h t**.



Das Überwachungssignal einer Wegübergangssicherungsanlage steht in der Regel rechts vom Gleis. Ist es auch für Fahrten auf einer zweigleisigen Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung aufgestellt, so steht es links neben oder über dem zugehörigen Gleis. Der Abstand zwischen dem Signal So 16 und dem Wegübergang entspricht auf Hauptbahnen dem Bremswegabstand. Auf Nebenbahnen wird es so aufgestellt, daß es vom Signal So 15 aus erkennbar ist, mindestens jedoch 50 m vor dem Wegübergang. Die Schrittgeschwindigkeit (Signal So 16b) gilt solange, bis das erste Fahrzeug den Wegübergang verlassen hat. Kleinwagen haben vor dem Wegübergang zu halten. Um die Wegbenutzer zu warnen, ist das Achtungssignal ($\rightarrow$ Zp 1) rechtzeitig und wiederholt zu geben. Folgen auf das Signal So 16 mehrere Wegübergänge ($\rightarrow$ So 15b), so sind zwei $\rightarrow$ Mastschilder nebeneinander angebracht. Sind die

gelben Lichter des Signals So 16 erloschen, so darf der Wegübergang nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die Züge erhalten dann Vorsichtsbefehl.

Sonstige Signale: $\rightarrow$ So 2 bis So 16

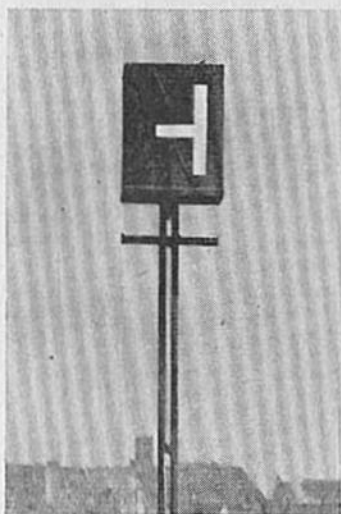
Spitzensignal: $\rightarrow$ Zg 1 und $\rightarrow$ Zg 2

Sp-Signale (Signale für Schiebelokomotiven und für Züge auf falschem Gleis):

Sp 1:

Nachschieben einstellen!

Um 90° nach rechts umgelegtes, weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe

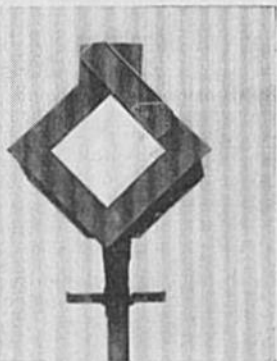


Das Signal Sp 1 steht rechts, beim $\rightarrow$ Gleiswechselbetrieb oder $\rightarrow$ signalisiertem Falschfahrbetrieb in der Regel links neben dem zugehörigen Gleis. Es wird nur beleuchtet, wenn es der Betrieb erfordert.

Sp 2:

Halt für Züge auf falschem Gleis!

Eine quadratische, auf der Spitze stehende, weiße Scheibe mit schwarzem Rand



Das Signal Sp 2 gilt für zurückkehrende Schiebelokomotiven, Sperrfahrten und andere Züge auf falschem Gleis. Es steht vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis und wird bei Dunkelheit beleuchtet. Nach rückwärts zeigt es bei Tage zwei kleine, weiße, runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Sternlichter nebeneinander.

Sp 3:

Einfahrt für Züge vom falschen Gleis

Auf dem Signal Sp 2 ein schwarzer, nach rechts steigender Streifen

Das Signal Sp 3 gilt für zurückkehrende Schiebelokomotiven, Sperrfahrten und andere Züge auf falschem Gleis. Vom Signal ab ist im anschließenden → Weichenbereich eine Geschwindigkeit von 40 km/h vorgeschrieben. Kann das Signal Sp 3 nicht gezeigt werden, erhalten die Züge zur Vorbeifahrt am Signal → Sp 2 Befehl Ab (→ schriftlicher Befehl). Zurückkehrende Schiebe-



lokomotiven und Sperrfahrten dürfen anstelle dessen durch Funk beauftragt werden. Das Signal Sp 3 steht vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis. Es wird bei Dunkelheit beleuchtet. Nach rückwärts zeigt das Signal Sp 3 bei Tage eine kleine, weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht.

Stumpfgleisanzeiger: → Zs 6, → Zs 106

Sv-Signale (Lichtsignale (Signalverbindungen) der Berliner S-Bahn): Lichtsignale der Berliner S-Bahn sind Signalverbindungen, d. h., auf einem Signalschirm sind ein → Hauptsignal und ein → Vorsignal, das die Signalstellung des nächsten Hauptsignals anzeigt, vereinigt. Die Lichter links stellen das Hauptsignal dar. Sie zeigen an, ob oder mit welcher Geschwindigkeit der unmittelbar hinter dem Signal liegende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf. Die Lichter rechts stellen das Vorsignal des nächsten Hauptsignals dar. Die Signale können sich rechts oder links neben oder über dem Gleis befinden. Die Sv-Signale sind durch → Mastschilder gekennzeichnet. Ist die Entfernung zweier

aufeinanderfolgender Signale geringer als der Bremsweg für die angezeigte Geschwindigkeit, so zeigen die Signale Sv 2 und Sv 8 zusätzlich einen Bremspfeil. Wegen der Geschwindigkeitsanzeige in Verbindung mit den Signalen Sv 6 und Sv 7 → Zs 5 und → Zs 105.

Sv 1:
Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit
 – „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ erwarten
Zwei grüne Lichter waagrecht nebeneinander



Sv 2:
Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit
 – „Halt“ erwarten
Ein grünes, rechts daneben in gleicher Höhe ein gelbes Licht

Sv 4:
Halt!
Ein rotes Licht
 Ein Zug darf am Signal Sv 4 nur vorbeifahren, wenn er dazu durch Ersatzsignal (→ Zs 1 oder →

Zs 101), durch → schriftlichen Befehl oder bei Signal → Zs 2 durch mündlichen oder fernmündlichen



Sv 2

Sv 2 (mit Bremspfeil)





Sv 4 (weiß-rot-weißes Mastschild)

Auftrag aufgefordert wird. Wegen der Vorbeifahrt an Sv-Signalen mit rotem oder weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißem Mastschild → Mastschild. Dabei ist jedoch zu beachten, daß das permissive Fahren bei der Berliner S-Bahn durch Sondervorschriften (DV 432) geregelt ist.

Das Signal Sv 4 gilt auch für Rangierabteilungen. Zeigt das Sv-Signal bei Annäherung einer Rangierabteilung noch einen Fahrtbegriff, dann ist anzuhalten und das Signal Sv 4 abzuwarten. Be-



Sv 4 (rotes Mastschild)

vor mit der Spitze einer Rangierabteilung am Signal Sv 4 vorbeigefahren werden darf, muß der Wärter den Haltauftrag durch das Rangierfahrtsignal (→ Ra 12) aufgehoben haben.

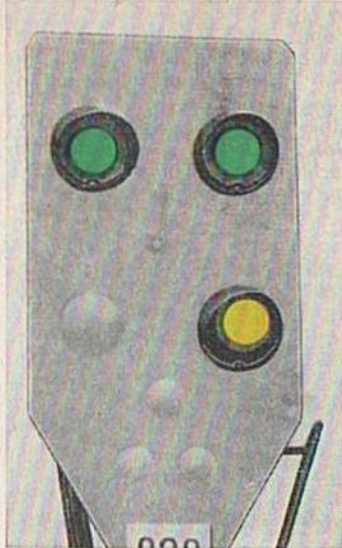
Sv 5:

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit – „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten

Links ein grünes Licht, rechts daneben in gleicher Höhe ein grünes Licht und senkrecht darunter ein gelbes Licht

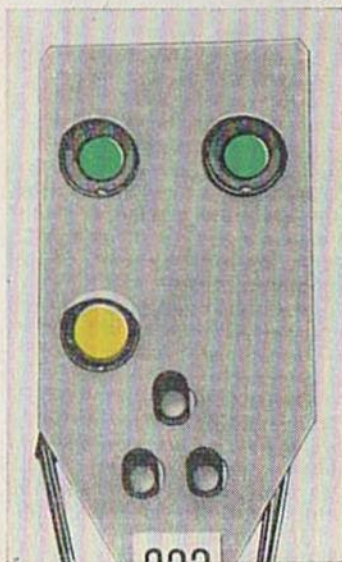


Sv 4 (weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißes Mastschild)



Sv 5

Sv 6

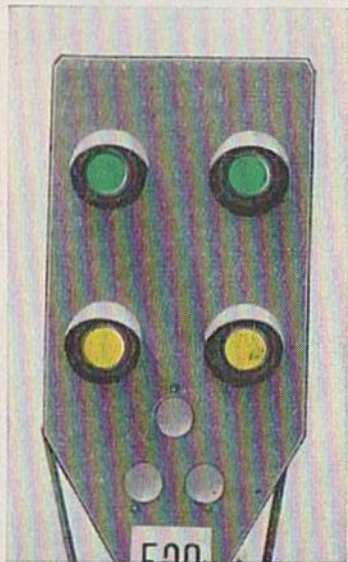


Sv 6:
 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h – „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ erwarten

Links ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht,
 rechts in Höhe des oberen linken Lichts ein grünes Licht

Sv 7:
 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h – „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten

Links ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht, rechts daneben in gleicher Höhe die gleichen Lichter



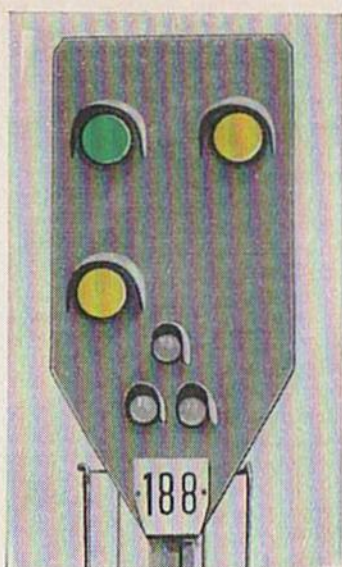
Sv 8:
 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h – „Halt“ erwarten

Links ein grünes, senkrecht darunter ein gelbes Licht, rechts in Höhe des oberen linken Lichts ein gelbes Licht

Sv 103:
 Halt! Ohne Auftrag permissiv vorbei- und weiterfahren!

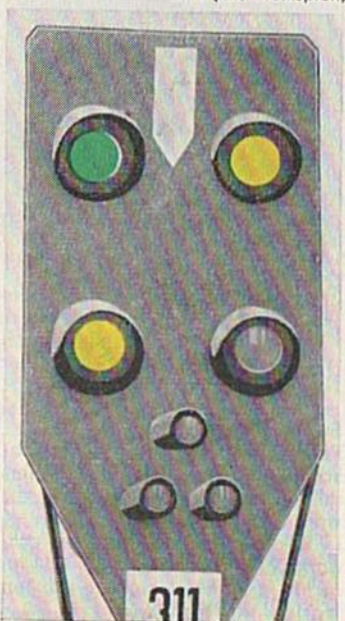
Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander

Das Verhalten beim permissiven Fahren ist durch Sondervorschriften für die Berliner S-Bahn (DV 432) geregelt.



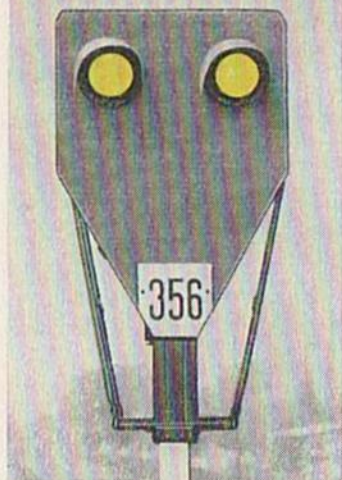
Sv 8

Sv 8 (mit Bremspfeil)



Trapeztafel: → So 5

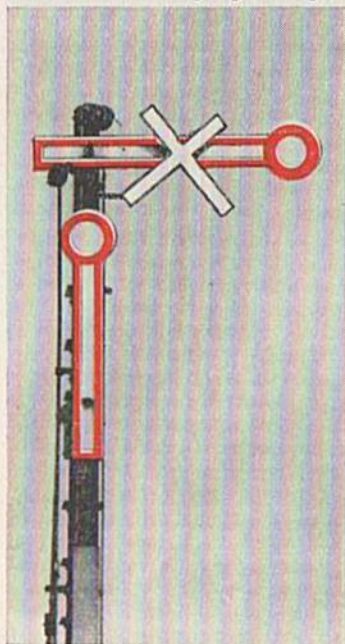
Überwachungssignal einer Weg-
übergangssicherungsanlage: →
So 16



Sv 103

ungültige Signale: ortsfeste Signale, deren Gültigkeit aufgehoben ist. Ein ungültiges ortsfestes Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet, oder es ist verdeckt. Außerdem werden ungültige Formsignale bei Dunkelheit nicht beleuchtet, ungültige Lichtsignale gelöscht. Bei mehreren Lichtsignalen an einem Signalträger (mehrere Signalschirme) werden alle Signale durch das Kreuz ungültig.

ungültiges Hf-Signal



ungültiges Hl-Signal





ungültiges Rangierhaltsignal

unsichtiges Wetter: witterungsbedingte Sichtweiten unter 200 m.

vereinfachtes Schlußsignal: → Zg 4

Vf-Signale (Formvorsignale): → Vorsignale, bei denen die Signalbedeutung als Tageszeichen mittels einer klappbaren, runden, gelben Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand dargestellt wird, die an einem Mast angeordnet ist. Unter der Scheibe kann außerdem ein weißer, pfeilförmiger Zusatzflügel mit rotem Rand vorhanden sein. Bei Vorsignalen an Signalbrücken und Signalauslegern befindet sich der Zusatzflügel über der Scheibe. Als Nachtzeichen erscheint ein Licht bzw. es erscheinen zwei Lichter. Sie müssen solange leuchten wie die Lichter der

zugehörigen Hauptsignale. Die Nachtzeichen der Signale Vf 0, Vf 1 und Vf 1/2, die an Hauptsignalen stehen, zeigen anstelle des einen Lichts in gleicher Farbe zwei nach rechts steigende Lichter. Das Leuchten der Signalaternen ist von rückwärts durch mattweißes Licht erkennbar.

Vf 0:

„Halt“ erwarten

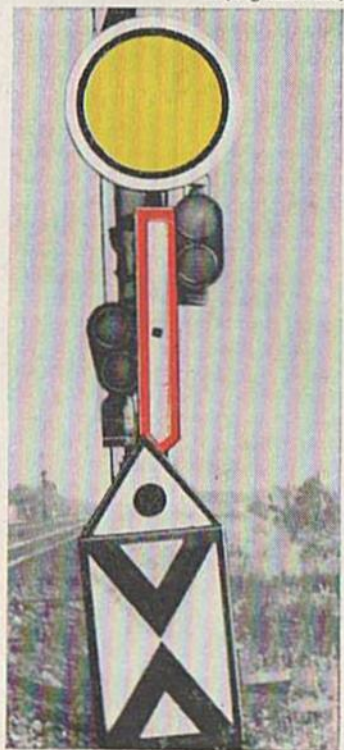
Tageszeichen:

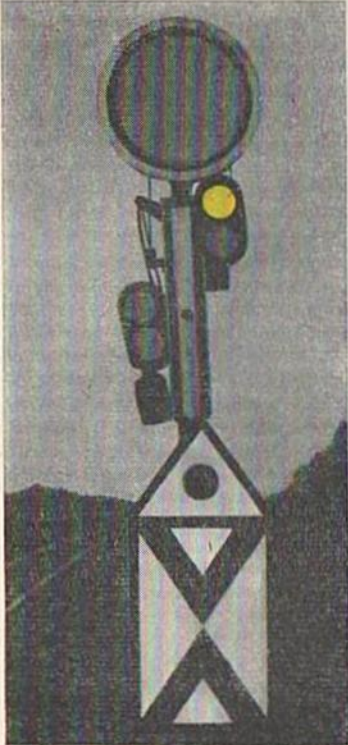
Die runde Scheibe steht senkrecht. Wo ein Zusatzflügel vorhanden ist, zeigt er mit der Spitze senkrecht nach unten.

Nachtzeichen:

Ein gelbes Licht

Vf 0 (Tageszeichen)





Vf 0 (Nachtzeichen)

Vf 1:
„Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ erwarten

Tageszeichen:
 Die runde Scheibe liegt waagrecht. Der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze senkrecht nach unten.

Nachtzeichen:
 Ein grünes Licht

Vf 1/2:
„Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h“ erwarten

Tageszeichen:
 Die runde Scheibe liegt waagrecht.

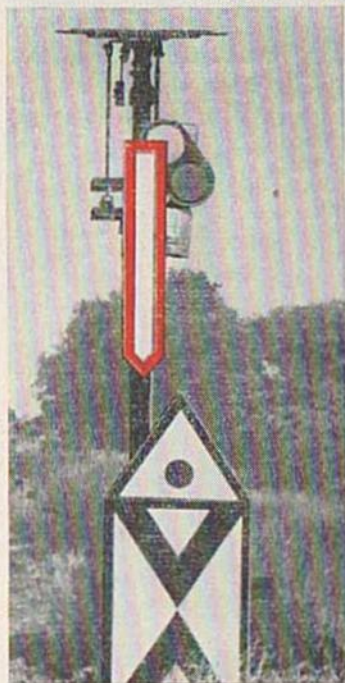
Nachtzeichen:
 Ein grünes Licht

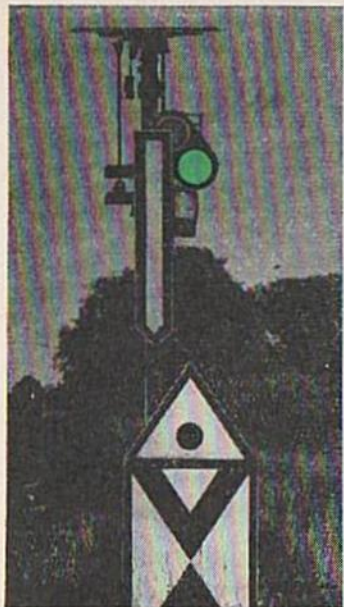
Vf 2:
„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h“ erwarten

Tageszeichen:
 Die runde Scheibe steht senkrecht, der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze schräg nach rechts abwärts.

Nachtzeichen:
 Ein grünes Licht und nach rechts steigend ein gelbes Licht

Vf 1 (Tageszeichen)





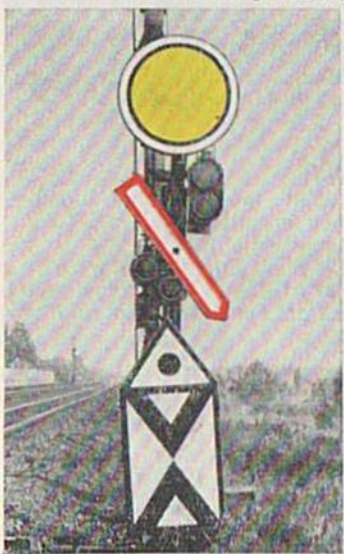
Vf 1 (Nachtzeichen)

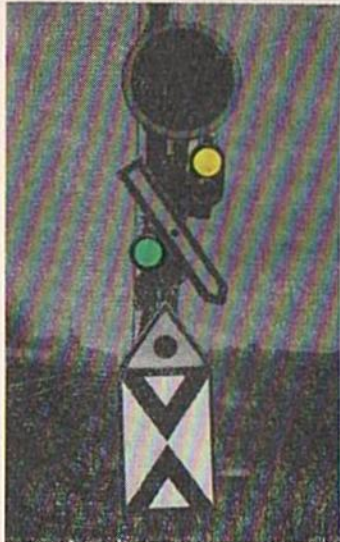


Vf 1/2 (Nachtzeichen)

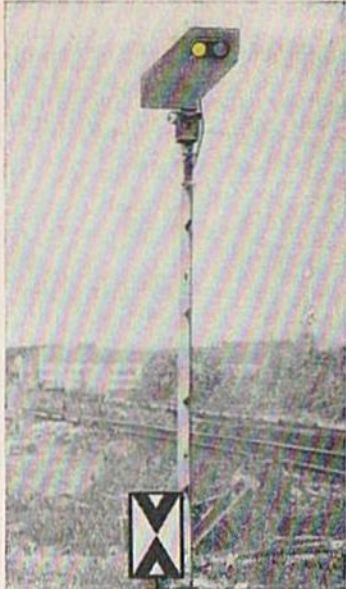
Vf 1/2 (Tageszeichen)

Vf 2 (Tageszeichen)





VI 2 (Nachtzeichen)



VI 100

VI 101

VI-Signale (Lichtvorsignale): mit VI 100, VI 101 und VI 102 bezeichnete Lichtvorsignale älterer Bauart (→ Vorsignal). Sie entsprechen den Nachtzeichen der Formvorsignale → Vf 0, → Vf 1 und → Vf 2. Lichtvorsignale am Standort von → Hauptsignalen sind dunkel, wenn das Hauptsignal Halt zeigt. Das Lichtvorsignal für ein folgendes Hauptsignal und ein Lichthauptsignal können an einem Mast angebracht sein. Das Vorsignal befindet sich hierbei unter dem Hauptsignal.

VI 100:

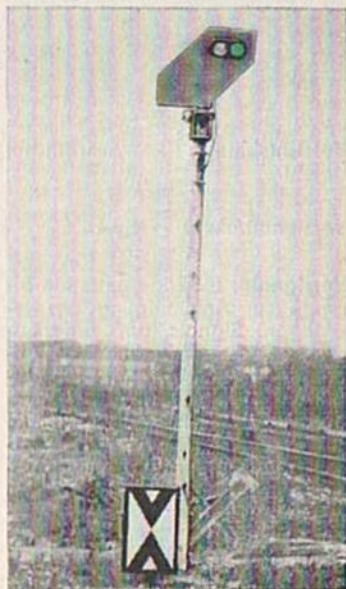
„Halt“ erwarten

Ein gelbes Licht

VI 101:

„Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ erwarten

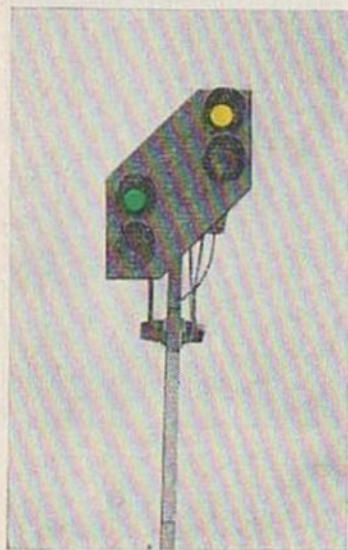
Ein grünes Licht



VI 102:

„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h“ erwarten

Ein grünes Licht und nach rechts steigend ein gelbes Licht



Vorsichtsbefehl: → schriftlicher Befehl

Vorsignalbaken: → So 4

Vorsignale: für Züge geltende Signale zur Ankündigung des jeweiligen Signals am zugehörigen → Hauptsignal. Der Abstand zwischen Vorsignal und zugehörigem Hauptsignal entspricht im allgemeinen dem für die Strecke festgelegten Bremsweg (→ Signalabstände). Der Standort eines Vorsignals wird durch die Vorsignaltafel (→ So 3) gekennzeichnet. Stehen Vorsignale in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand, wird

ihr Standort durch die Signale → So 3c bzw. → So 3d gekennzeichnet. Vorsignale werden durch Vorsignalbaken (→ So 4) angekündigt. Die Vorsignale stehen unmittelbar rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis. Für den → Gleiswechselbetrieb oder den → signalisierten Falschfahrbetrieb stehen sie unmittelbar links vom oder über dem zugehörigen Gleis.

Vorsignalwiederholer: → So 4

Vorsignaltafel: → So 3

Wärterhaltssignal: → Sh 2

Warnpfahl: → So 14

Warnsignale bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise: → Wa-Signale

Warntafel: → So 15

Wa-Signale (Warnsignale bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise): zur Gewährleistung der Arbeits- und Betriebssicherheit im Gefahrenbereich der Gleise dienende Signale. Sie sind mit zugelassenen Signalmitteln zu geben und bestimmen das Verhalten der Beschäftigten bei der Annäherung und Vorbeifahrt von Fahrzeugen.

Wa 1:

Vorsicht! – Fahrt im benachbarten Gleis, Gefahrenbereich benachbarter Gleise verlassen bzw. nicht betreten!

Ein langer Ton

Das Signal Wa 1 ist bei der Annäherung von Fahrzeugen im

Nachbargleis zu geben, wenn das Arbeitsgleis gesperrt ist, die Arbeitsstelle zwar außerhalb des Gefahrenbereichs liegt, die Beschäftigten aber unbeabsichtigt in diesen hineingelangen können oder wenn für Arbeiten im nicht gesperrten Gleis eine Sondergenehmigung vorliegt.

Wa 2:
Arbeitsplatz räumen und Gefahrenbereich verlassen!
Zwei lange Töne

— —

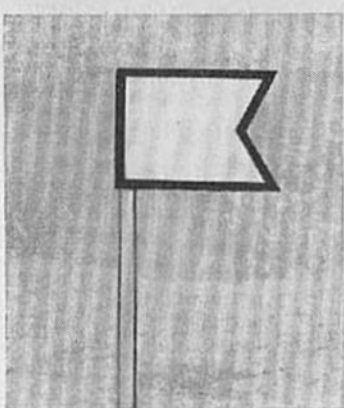
Das Signal Wa 2 wird angewendet, wenn sich die Arbeitsstelle im Gefahrenbereich eines nicht gesperrten Gleises befindet und sich Fahrzeuge in diesem Gleis, im Nachbargleis oder in einem beim Räumen und Verlassen zu überschreitenden Gleis nähern. Ferner wird es gegeben, wenn eine Sperrfahrt, eine Rangierfahrt im Baugleis bzw. eine Fahrt im gesperrten Bahnhofsgleis den Bereich der Arbeitsstelle befahren soll und das Räumen und Verlassen nicht auf andere Weise veranlaßt werden.

Wa 3:
Gefahrenbereich schnellstens verlassen!
Zwei kurze Töne, mindestens fünfmal hintereinander

~~~~~

Das Signal Wa 3 wird bei plötzlicher Gefahr gegeben.

**Wa 4 – Fahnschild:**  
**Kennzeichnung der Gleisstelle des Aufstellplatzes**  
*Ein weißes Fahnschild mit schwarzem Rand*



Das Fahnschild kennzeichnet die Gleisstelle, nach der beim Erönen des Signals → Wa 2 – möglichst auch beim Signal → Wa 3 – der Gefahrenbereich zu verlassen und der Aufstellplatz aufzusuchen ist. Das Signal Wa 4 wird in der Nähe der Beschäftigten parallel zum Gleis aufgestellt, und zwar entweder in der Mittellinie des Aufstellplatzes, wenn sich dieser zwischen zwei Gleisen befindet, oder ansonsten 3 m von der Gleisachse entfernt. Die Anzahl der Signale Wa 4 richtet sich nach der Länge der Arbeitsstelle; zwei Signale sollen allerdings nicht mehr als 50 m voneinander entfernt sein.

**Wasserkransignal:** → Sh 2

**Wegübergangstafel:** → Zs 9

**Weichenbereich:** Gleisabschnitt, in dem sich Weichen befinden. Der Weichenbereich beginnt am Hauptsignal und endet bei Einfahrten am Ende der Einfahrstraße (Halteplatz des Zuges oder nächstes Hauptsignal), bei Ausfahrten hinter der letzten befahrenen Weiche des Bahnhofs bzw. der Abzweigstelle.

**Weichensignale:** → Wn-Signale

**Wiederholungszeichen:** → Pf 2

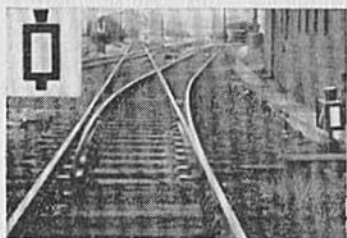
**Winkscheibe:** → Ra-Signale

**Wn-Signale (Weichensignale):** Signale, die dem Triebfahrzeug-, Rangier- und Stellwerkspersonal anzeigen, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist. Bei doppelten Kreuzungsweichen gibt der untere Streifen die Fahrt in die Weiche, der obere aus der Weiche an. Wn-Signale sind bei Dunkelheit beleuchtet, wenn und solange es der Betrieb erfordert. Sie können auch rückstrahlend sein.

**Wn 1:**

**Gerader Zweig, von der Weichenspitze oder vom Herzstück gesehen**

*Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund*

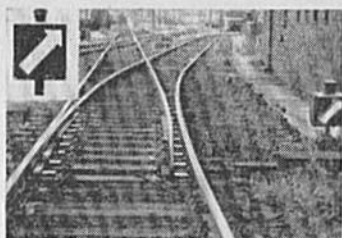


Bei einer Innenbogenweiche zeigt das Signal Wn 1 den Fahrweg durch den schwächer gebogenen Zweig an.

**Wn 2a:**

**Gebogener Zweig, von der Weichenspitze aus gesehen**

*Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts*

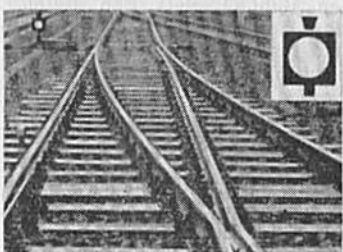


Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal Wn 2a den Fahrweg durch den stärker gebogenen Zweig an. Bei Außenbogenweichen wird für beide Fahrwege das Signal Wn 2a verwendet. Dabei zeigt der Pfeil entsprechend der Richtung des abzweigenden Gleises nach links oder rechts schräg aufwärts.

**Wn 2b:**

**Gebogener Zweig, vom Herzstück aus gesehen, bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen**

*Eine runde, weiße Scheibe auf schwarzem Grund*

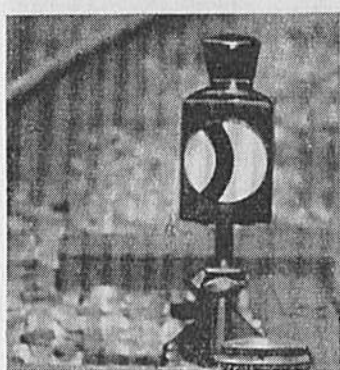


**Wn 2c:**

**Gebogener Zweig, vom Herzstück aus gesehen, bei Außenbogenweichen**

*Eine nach links oder rechts geöffnete schwarze Sichel auf runder, weißer Scheibe mit schwarzem Grund*

Die Sichel ist bei Fahrten aus dem linksseitigen Gleis nach links, bei



**Wn 5:**

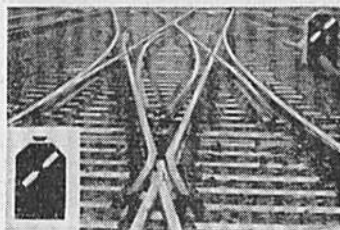
**Im Bogen von links nach links**  
*Die Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.*



Fahrten aus dem rechtsseitigen Gleis nach rechts geöffnet.

**Wn 3:**

**Geradeaus von links nach rechts**  
*Die Streifen bilden eine von links nach rechts steigende gerade Linie.*



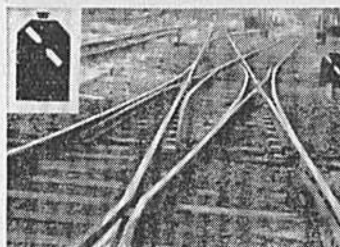
**Wn 6:**

**Im Bogen von rechts nach rechts**  
*Die Streifen bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.*



**Wn 4:**

**Geradeaus von rechts nach links**  
*Die Streifen bilden eine von rechts nach links steigende gerade Linie.*



**WU-Tafel:** → Zs 9

**zeitweise eingleisiger Behelfsbetrieb:** Betriebsart, bei der auf einer zweigleisigen Strecke während einer planmäßigen Gleissperrung ein Gleis gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung befahren wird. Das andere Streckengleis ist für den Zugbetrieb gesperrt und dem Baudienst überlassen. Der Fahrdienst auf dem Betriebsgleis wird wie auf eingleisigen Strecken gehandhabt. Die Sicherungsanlagen werden z. T. umgestellt.

**Zg-Signale** (Signale an Zügen und Kleinwagen): Signale zur

Kennzeichnung der Zugspitze ( $\rightarrow$  Zg 1 und  $\rightarrow$  Zg 2) und des Zugschlusses ( $\rightarrow$  Zg 3 und  $\rightarrow$  Zg 4) sowie der Spitze und des Schlusses der auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen. Die Nachtzeichen der Signale werden auch tags angewendet, wenn  $\rightarrow$  unsichtiges Wetter herrscht (bei den Signalen Zg 1 und Zg 2 ohne Rücksicht auf die Sichtweite) oder wenn Tunnel befahren werden. Wendezugsteuer- und -befehlswagen führen die Signale Zg 1 und Zg 2 stets in Form der Nachtzeichen. Sind in Fahrzeuge elektrische Zugschlußsignale eingebaut, so sind sie auch am Tage zu verwenden. Die Nachtzeichen der Signale am Zugschluß werden ab dem Bahnhof geführt, auf dem der Zug vor Beginn der  $\rightarrow$  Beleuchtungszeit zuletzt hält. Die Tageszeichen der Signale am Zugschluß werden ab dem Bahnhof geführt, auf dem der Zug hält, nachdem es völlig hell geworden ist.

**Zg 1 – Regelspitzensignal:**  
Kennzeichnung der Spitze von Zügen und von auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen

Tageszeichen:

Kein Signal

Nachtzeichen:

Vorn am ersten Fahrzeug:

Zg 1a: drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilichtspitzensignal)

Zg 1b: zwei weiße Lichter in gleicher Höhe

Zg 1c: an Kleinwagen ein weißes Licht, sofern nicht das Signal Zg 1a oder Zg 1b geführt werden kann

Auf Nebenbahnen mit ungesicherten Wegübergängen muß das Dreilichtspitzensignal geführt werden. Auf den anderen Strecken wird es dann geführt, wenn die Triebfahrzeuge damit ausgerüstet



Zg 1a – Regelspitzensignal (Nachtzeichen)

Zg 1b – Regelspitzensignal (Nachtzeichen S-Bahn)



sind. Auf elektrisch betriebenen S-Bahnstrecken ersetzt das beleuchtete Richtungsschild das dritte Spitzenlicht. Schiebelokomotiven führen das Regelspitzensignal dann, wenn sie nicht durch Schraubenkupplung mit dem Zug verbunden sind. Geschobene Züge wenden das Signal Zg 1b



**Zg 1c – Regelspitzensignal (Nachtzeichen an Kleinwagen)**

(zwei weiße Lichter nebeneinander) an. Bei geschobenen Übergabe- und Arbeitszügen, die keine ungesicherten Wegübergänge befahren, sowie bei im Störfall zurücksetzenden Zügen gilt die Handleuchte des Betriebseisenbahners an der Zugspitze als Spitzensignal.



**Zg 2 – Falschfahrtsignal (Nachtzeichen an Kleinwagen)**

**Zg 2 – Falschfahrtsignal (Nachtzeichen)**



**Zg 2 – Falschfahrtsignal:**  
Kennzeichnung der Spitze von Zügen und Kleinwagen bei Fahrt auf falschem Gleis

Tageszeichen:

Kein Signal

Nachtzeichen:

**Zg 2a:** Die linke Laterne des Regelspitzensignals Zg 1a ist rot geblendet

**Zg 2b:** Die linke Laterne des Regelspitzensignals Zg 1b ist rot geblendet

**Zg 2c:** An Kleinwagen ein rotes Licht, sofern nicht das Signal Zg 2a oder Zg 2b geführt werden kann

**Zg 3 – Regelschlußsignal:**

Tageszeichen:

Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn

und von hinten sichtbare rote-weiße Scheiben oder das Nachtzeichen des Signals

*Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei von vorn sichtbare weiße und von hinten sichtbare rote Lichter*



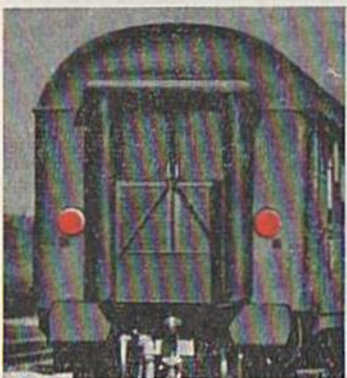
Zg 3 – Regelschlußsignal (Tageszeichen)



Zg 3 – Regelschlußsignal (Nachtzeichen an Güterzug)

Bei allen luftgebremsen Reisezügen müssen die Tages- und Nachtzeichen des Schlußsignals

nach vorn nicht unbedingt sichtbar sein. Damit das Regelschlußsignal bei Güterzügen nach hinten voll und nach vorn mindestens teilweise sichtbar ist, dürfen die Signalmittel an Güterwagen an Signalstützen unterschiedlicher Höhe angebracht werden. Bei



Zg 3 – Regelschlußsignal (Nachtzeichen an Reisezug)

nachgeschobenen Zügen trägt das letzte Fahrzeug des Zuges das Signal Zg 3 oder Zg 4. Außerdem führt die Schiebe- oder Schlußlokomotive das Schlußsignal.

**Zg 4 – vereinfachtes Schlußsignal:**  
*Tageszeichen:*

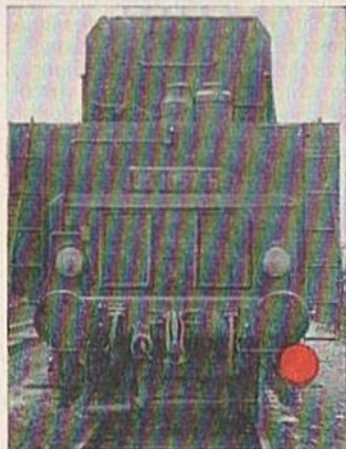
*Hinten am letzten Fahrzeug rechts eine runde, rote Scheibe mit weißem Rand oder das Nachtzeichen des Signals*

*Nachtzeichen:*

*Hinten am letzten Fahrzeug rechts ein rotes Licht*

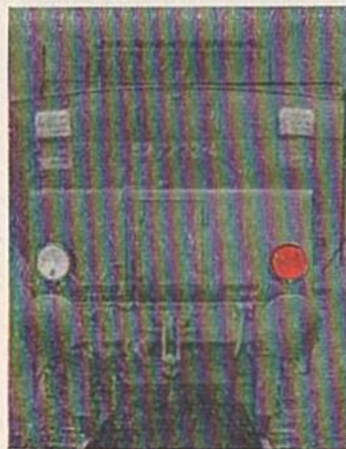
Als vereinfachtes Schlußsignal darf auch ein Signalmittel vom Regelschlußsignal (Signal Zg 3) verwendet werden. Das Signal Zg 4 dürfen führen: Dampflokomotiven (einzeln oder am Schluß des Zuges, außer bei Wendezügen), ausgenutzte Lokomotiv-

leerfahrten bis zu 50 Achsen, Arbeitszüge, schwere Nebenfahrzeuge, Übergabezüge und Züge auf eingleisigen Nebenbahnen mit einer Streckengeschwindigkeit bis zu 40 km/h. Kleinwagen, die auf die freie Strecke übergehen, führen tags kein Schlußsignal,



Zg 4 — vereinfachtes Schlußsignal (Tageszeichen)

Zg 4 — vereinfachtes Schlußsignal (Nachtzeichen)



nachts das Nachtzeichen des Signals Zg 4. Auf Strecken, auf denen permissives Fahren erlaubt ist (→ Mastschild), darf das vereinfachte Schlußsignal nur an Dampflokomotiven, schweren Nebenfahrzeugen und Kleinwagen geführt werden. Wenn bei nachgeschobenen Zügen hinter der Schiebelokomotive noch Wagen laufen, so wird am letzten Fahrzeug hinter der Schiebelok das Signal Zg 4 angebracht.

**Zm-Signale** (Zugmeldesignal, Gefahrensignal): im allgemeinen als Klingelzeichen auf der Streckenfernsprechverbindung gegebene Signale. Die akustischen Signale können durch eine optische Anzeige ergänzt oder ersetzt werden.

#### **Zm 1 — Zugmeldesignal:**

**Sofort am Fernsprecher melden!**  
*Ein Klingelzeichen von 2 bis 3 Sekunden Dauer (entspricht 6 Kurbelumdrehungen)*

Das Zugmeldesignal dient dazu, eine Zugmeldung oder eine fahrdienstliche Meldung gleicher Art anzukündigen.

#### **Zm 2 — Gefahrensignal:**

**Alle Fahrten anhalten! Gefahr!**  
*Drei Klingelzeichen von je 4 bis 6 Sekunden Dauer (entspricht je 10 Kurbelumdrehungen)*

Das Gefahrensignal wird angewendet, wenn durch das An- oder Zurückhalten aller Fahrten eine Gefahr abgewendet oder eine Unfallmeldung gegeben werden

soll. Wird das Gefahrensignal aufgenommen, so sind sofort alle Schranken zu schließen und alle Fahrten an- oder zurückzuhalten. Eine Zugmeldestelle (möglichst die Unfallmeldestelle) meldet sich zur Entgegennahme der Meldung am Fernsprecher, die übrigen Sprechstellen hören mit. Wird das Signal zurückgenommen, so ist das den Beteiligten fernmündlich mitzuteilen.

**Zp-Signale** (Signale für das Zugpersonal): zusammenfassende Bezeichnung für die Signale des Triebfahrzeugführers (Zp 1 bis Zp 5), die Hornrufsignale (Zp 6 und Zp 7), die Abfahrtsignale (Zp 8 und Zp 9), die Fahrregelungssignale (Zp 10 und Zp 11) sowie die Bremsprobesignale (Zp 12 bis Zp 14).

Die Signale des Triebfahrzeugführers werden mit der Fahrzeugpfeife oder der sie ersetzenden Einrichtung des Triebfahrzeugs gegeben.

Die Fahrregelungssignale werden vom Fahrdienstleiter oder in dessen Auftrag von der Aufsicht, vom Wärter oder vom Schrankenwärter gegeben. Die Signale, die auf beiden Seiten das gleiche Bild zeigen, werden dem Zug solange entgegengehalten, bis der Triebfahrzeugführer die Wahrnehmung durch das Achtungssignal (→ Zp 1) bestätigt hat. Bei Dunkelheit werden die Signale angeleuchtet. Begegnen sich zwei Züge, dürfen die Signale nur gegeben werden, wenn ein Irrtum ausgeschlossen ist.

Bremsprobesignale dienen der Verständigung bei Bremsproben oder Bremsprüfungen. Sie werden als Hand- oder Lichtsignale gegeben. Die Lichtsignale befinden sich rechts oder links vom Gleis.

### **Zp 1 – Achtungssignal:**

**Achtung!**

*Ein mäßig langer Ton*

Das Achtungssignal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen, Menschen zu warnen oder die Aufnahme eines Auftrags zu bestätigen. Es wird gegeben, wenn es Vorschriften oder → Pf-Signale vorschreiben, wenn es der Triebfahrzeugführer für erforderlich hält oder vor dem Ingangsetzen von Zügen, die kein Abfahrtsignal (→ Zp 9) erhalten. Erforderlichenfalls kann das Achtungssignal wiederholt werden. Bei → unsichtigem Wetter ist es auch an den nicht durch Pfeiftafel (→ Pf 1 und → Pf 2) gekennzeichneten ungeicherten Wegübergängen wiederholt zu geben.

### **Zp 2:**

**Handbremsen mäßig anziehen!**

*Ein kurzer Ton*



### **Zp 3:**

**Handbremsen stark anziehen!**

*Drei kurze Töne schnell nacheinander*



### **Zp 4:**

**Handbremsen lösen!**

*Zwei mäßig lange Töne nacheinander*



### **Zp 5 – Notsignal:**

**Es ist etwas Außergewöhnliches eingetreten – bremsen und Hilfe leisten!**

Mehrmals drei kurze Töne nacheinander



Das Notsignal gilt für alle Eisenbahner, die es wahrnehmen.

**Zp 6:  
Kommen!**

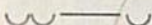
Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton oder ein langes, ein kurzes und ein langes Lichtzeichen



Das Signal Zp 6 wird gegeben, um den Zugführer, Triebfahrzeugführer oder Kleinwagenführer an den Signalfernsprecher zu rufen, um auf Nebenbahnen bei Kreuzungen in Bahnhöfen ohne Ein-fahrtsignal den vor der Trapeztafel (→ So 5) haltenden Zug in den Bahnhof hereinzurufen oder zum Herbeirufen des Zugbegleitpersonals. Zum Geben des Signals können Horn, Hupe, Wecker, Leuchte oder Fahrzeugpfeife verwendet werden.

**Zp 7:  
Grenzzeichenfrei**

Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton



Das Signal Zp 7 wird auf im Anhang zu den Fahrdienstvorschriften (AzFV) genannten Betriebsstellen gegeben, und zwar dann, wenn nach dem Anhalten des Zuges und dem Lösen der Bremsen die Zugspitze oder der Zug-schluß grenzzeichenfrei stehen. Für die Zugspitze ist der Triebfahrzeugführer, für den Zugschluß ein Zugbegleiter verantwortlich.

**Zp 8:  
Türen schließen!**

Ein waagerechter, weißer Lichtstreifen



Das Signal Zp 8 erscheint im allgemeinen am Hauptsignal. Es wird von der Aufsicht angeschaltet. Dadurch wird der Triebfahrzeugführer beauftragt, die Türschließeinrichtung zu betätigen.

**Zp 9a – Signal der Aufsicht:**

Tageszeichen:

Eine runde, weiße Scheibe mit grünem Rand (Befehlsstab) wird hochgehalten.

Nachtzeichen:

Ein grünes Licht

Lichtsignal:

Ein grünes Licht oder ein senkrechter grüner Lichtstreifen

Das Signal der Aufsicht wird auch als Durchfahrauftrag an durch-

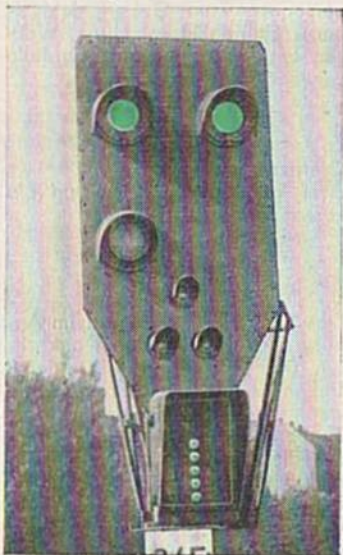
fahrende Züge auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal erteilt; als Durchfahrankündigung an Züge, die einen Bahnhof mit Ausfahrtsignal, jedoch ohne Ausfahrsvorsignal, planmäßig durchfahren sollen, aber Einfahrt auf Signal Hf 2, Hl 102, Befehl Ab, Befehl Ac, Ersatzsignal oder Handersatzsignal (→ Zs 1) erhalten. Das Lichtsignal ist ortsfest.

Za 9a – Signal der Aufsicht (Tageszeichen)



Zp 9a – Signal der Aufsicht (Nachtzeichen)

Zp 9a – Signal der Aufsicht (Lichtstreifen)



Zp 9a – Signal der Aufsicht (Licht-  
signal)



Zp 9a – Signal der Aufsicht (als Durch-  
fahrauftrag bzw. Durchfahrankündi-  
gung, Nachtzeichen)



Zp 9a – Signal der Aufsicht (als Durch-  
fahrauftrag bzw. Durchfahrankündi-  
gung, Tageszeichen)

**Zp 9b – Signal des Zugführers:  
Abfahren!**

**Tageszeichen:**

*Eine grün-weiß karierte Signal-  
flagge wird seitlich hochgehalten.*

**Nachtzeichen:**

*Ein grünes Licht*



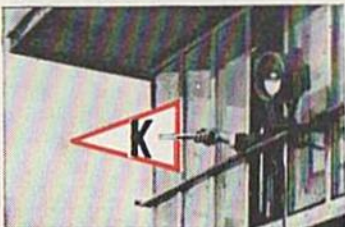
Zp 9b – Signal des Zugführers (Nacht-  
zeichen)

Zp 9b – Signal des Zugführers Tages-  
zeichen)

**Zp 10 – K-Scheibe:  
Fahrzeit kürzen!**

*Eine weiße, rotgeränderte, drei-  
eckige Scheibe mit schwarzem K*  
Durch die K-Scheibe wird der Zug  
beauftragt, die Höchstgeschwin-  
digkeit anzustreben, damit an-  
dere Züge nicht aufgehalten wer-  
den. Der Auftrag gilt bis zur  
nächsten Zugfolgestelle. Bei →  
unsichtigem Wetter darf die K-  
Scheibe nicht angewendet wer-  
den.

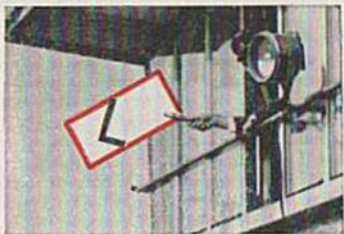
Zp 10 – K-Scheibe



### Zp 11 – L-Scheibe:

#### Langsamer fahren!

Eine weiße, rotgeränderte, rechteckige Scheibe in schräger Lage nach unten mit schwarzem L



Durch die L-Scheibe wird ein Zug beauftragt, bis zur nächsten Zugfolge seine Geschwindigkeit etwa um die Hälfte zu ermäßigen, damit er am nächsten → Hauptsignal nicht zum Halten kommt.

### Zp 12:

#### Bremse anlegen!

#### Tageszeichen:

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.

Zp 12 (Tageszeichen)



### Nachtzeichen:

Die Handleuchte mit weißem Licht wird mehrmals mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt.

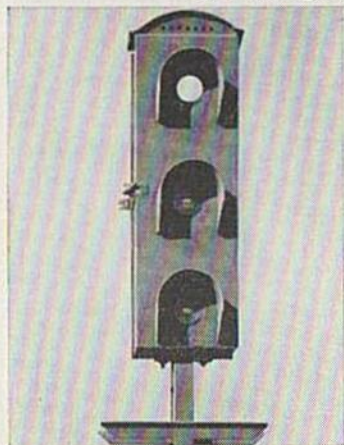
#### Lichtsignal:

Ein weißes Licht



Zp 12 (Nachtzeichen)

Zp 12 (Lichtsignal)



### **Zp 13**

#### **Bremse lösen!**

#### **Tageszeichen:**

*Eine Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.*



**Zp 13 (Tageszeichen)**

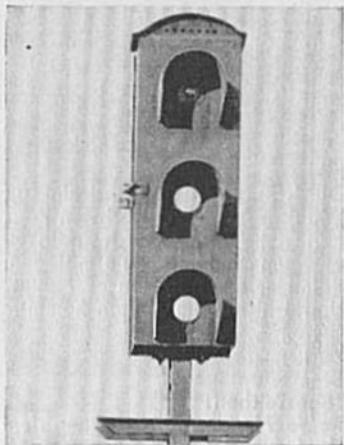
**Zp 13 (Nachtzeichen)**

#### **Nachtzeichen:**

*Die Handleuchte mit weißem Licht wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.*

#### **Lichtsignal:**

*Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander*



**Zp 13 (Lichtsignal)**



### **Zp 14:**

#### **Bremse in Ordnung**

#### **Tageszeichen:**

*Beide Arme werden gestreckt senkrecht hochgehalten.*

#### **Nachtzeichen:**

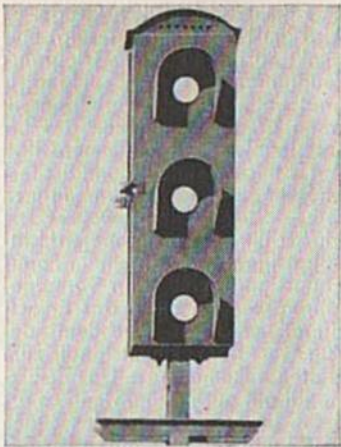
*Die Handleuchte mit weißem Licht wird mehrmals in Form einer liegenden Acht bewegt.*

#### **Lichtsignal:**

*Drei weiße Lichter senkrecht übereinander*



Zp 14 (Tageszeichen)



Zp 14 (Lichtsignal)

**Zs-Signale** (Zusatzsignale für Hauptsignale):

**Zs 1 – Ersatzsignal:**  
 Am Halt zeigenden Hauptsignal  
 vorsichtig vorbeifahren  
*Ein weißes Blinklicht*

Zp 14 (Nachtzeichen)



Das Ersatzsignal gilt für Züge. Es wird am Hauptsignal gezeigt und blinkt 30 bis 60 s. Der Triebfahrzeugführer darf am → Hauptsignal ohne Halt vorbeifahren, wenn er das Aufblinken des Ersatzsignals wahrgenommen hat. Auf Strecken mit automatischem Streckenblock darf an einem durch rotes oder weiß-rot-weißes → Mastschild gekennzeichneten Lichthauptsignal oder an einem Formhauptsignal erst dann vorbeigefahren werden, wenn das Ersatzsignal erscheint, nachdem der Zug vor dem Hauptsignal zum Halten gekommen ist. Das Ersatzsignal gilt auch dann, wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist. Befindet sich hinter dem Signal ein → Weichenbereich, so schreibt das Ersatzsignal eine Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h vor. Ist kein Weichenbereich vorhanden, ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgeschrieben. Das Ersatzsignal darf auch angewendet werden, um Züge zur Vorbei-

fahrt an einem erloschenen Lichthauptsignal oder an einem zweifelhaftes Signalbild zeigenden → Hauptsignal zu beauftragen.

### **Zs 1 H – Handersatzsignal: Vom falschen Gleis vorsichtig ein- oder weiterfahren**

*Langsames waagerechtes Bewegen eines grünen Lichtes mehrmals hin und her.*

Das Handersatzsignal erlaubt einem Zug auf falschem Gleis, ohne Halt am Standort des → Einfahrsignals oder des → Blocksignals einer Abzweigstelle vorsichtig ein- oder weiterzufahren. Es wird im allgemeinen vom ersten am Fahrweg liegenden Fahrdienstleiter- oder Wärterposten gegeben. Im anschließenden → Weichenbereich läßt das Handersatzsignal eine Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h zu. Der Triebfahrzeugführer bestätigt die Aufnahme des Signals Zs 1 H durch das Achtungssignal (→ Zp 1). Kann oder darf das Hand-

Zs 1 H – Handersatzsignal

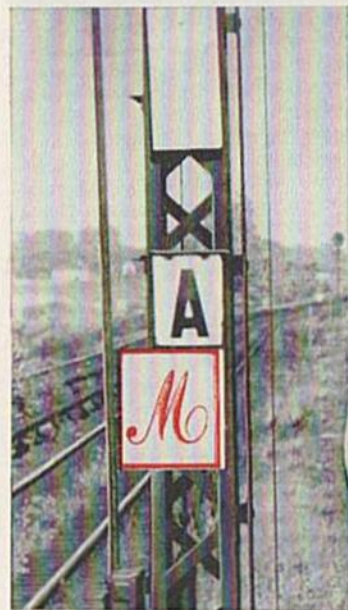


ersatzsignal nicht angewendet werden, erhält der Zug Befehl Ac (→ schriftlicher Befehl).

#### Zs 2 – M-Tafel:

Am Halt zeigenden Hauptsignal auf mündlichen oder fernmündlichen Auftrag vorsichtig vorbeifahren

Eine weiße Tafel mit rotem Rand und rotem M in Schreibschrift



Die M-Tafel gilt für Züge. Sie ist am zugehörigen → Hauptsignal angebracht. Wegen der Geschwindigkeit hinter dem Hauptsignal → Zs 1, desgl. wegen der Vorbeifahrt an einem erloschenen Lichthauptsignal oder an einem zweifelhaftes Signalbild zeigenden Hauptsignal.

#### Zs 3 – Rautentafel:

Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen  
Eine rechteckige, schwarze Tafel mit weißen Rauten



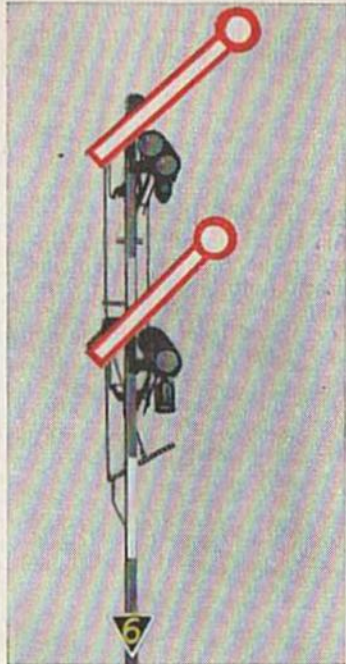
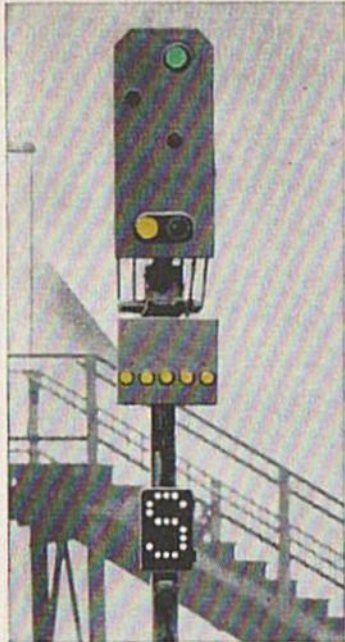
Die Rautentafel ist am → Hauptsignal angebracht, und zwar in Pufferhöhe (außer bei Hauptsignalen auf Signalbrücken).

#### Zs 4 – Richtungsanzeiger:

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung

Ein weißleuchtender Buchstabe

Der Richtungsanzeiger ist am → Hauptsignal angebracht oder steht unmittelbar davor. Im allgemeinen gibt er durch den Anfangsbuchstaben des nächsten größeren Knotenbahnhofs an, für welche Fahrtrichtung das Hauptsignal auf Fahrt steht. Mit dem Richtungsanzeiger kann auch die Einfahrt in einen bestimmten Teil eines größeren Bahnhofs (Ran-



gier- oder Personenbahnhof) angezeigt werden. Er kann durch einen Richtungsvoranzeiger angekündigt werden, der genau so aussieht und am → Vorsignal, hinter dem Vorsignal oder hinter dem letzten Hauptsignal steht.

**Zs 5 – Geschwindigkeitsanzeiger:**  
Das Signal Hf 2, Sv 6, Sv 7 bzw. Sv 8 läßt eine Geschwindigkeit von 60 km/h zu

*Eine gelbe Kennzahl 6 auf dreieckiger, schwarzer Tafel mit weißem Rand. Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze, bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben zeigen.*

Der Geschwindigkeitsanzeiger ist in der Regel am Mast des jeweiligen Signals angebracht. Die Geschwindigkeitsbeschränkung

gilt vom Signal ab im anschließenden → Weichenbereich. Der Geschwindigkeitsanzeiger wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

**Zs 6 – Stumpfgleis- und Frühhaltungsanzeiger:**

Fahrt in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrtsweg

*Zwei gelbleuchtende, senkrechte Lichtstreifen nebeneinander*

Der Stumpfgleis- und Frühhaltungsanzeiger erscheint am → Hauptsignal für die Einfahrt eines Zuges in ein Stumpfgleis (außer bei Kopfbahnhöfen), ein durch Signale unterteiltes Gleis (wenn der Einfahrtsweg verkürzt ist) oder ein anderes Gleis, sofern der Einfahrtsweg mehr als 30 % kürzer ist als bei den übrigen Einfahrten.

Zs 6 – Stumpfgleis- und Frühhalt-  
anzeiger

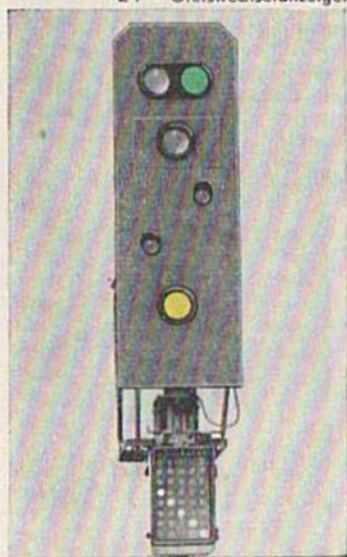
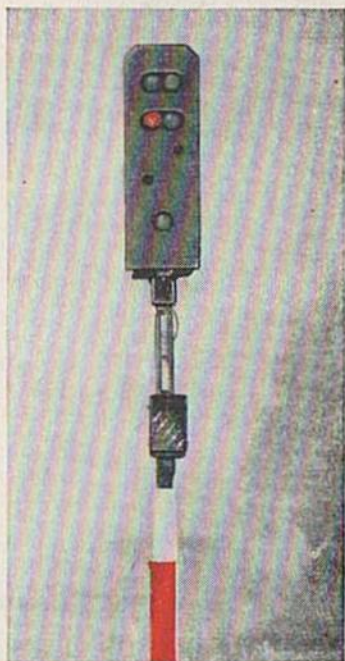
**Zs 7 – Gleiswechselanzeiger:**  
Der Fahrweg führt in das benach-  
barte durchgehende Hauptgleis  
*Ein weißleuchtender schräger  
Lichtstreifen*

Der Gleiswechselanzeiger ist am  
→ Hauptsignal vor dem Gleis-  
wechsel angebracht. Die Richtung  
des Streifens gibt die Fahrtrich-  
tung in das andere Hauptgleis  
an.

**Zs 8 – Falschfahrtauftragssignal:**  
Fahrt auf das falsche Gleis!  
*Ein weißblinkender Licht-  
streifen von rechts nach links stei-  
gend*

Das Falschfahrtauftragssignal ist  
am → Hauptsignal angebracht.  
Es gibt beim → signalisierten

Z 7 – Gleiswechselanzeiger



Falschfahrbetrieb dem Zug den Auftrag, am Halt zeigenden Hauptsignal oder am erloschenen oder zweifelhaftes Signalbild zeigenden Lichthauptsignal vorbeizufahren und das falsche Gleis zu befahren. Der Triebfahrzeugführer darf am Hauptsignal ohne Halt vorsichtig vorbeifahren, sobald er das Aufblinken des Signals Zs 8 wahrgenommen hat. Ab Hauptsignal ist im anschließenden → Weichenbereich eine Geschwindigkeit von 40 km/h vorgeschrieben. Das Falschfahrtauftragssignal gilt bis zum nächsten Bahnhof bzw. bis zur nächsten Abzweigstelle. Die Bestimmungen des permissiven Fahrens für die an einem Lichthauptsignal mit rotem → Mastschild auf Signal Zs 8 vorbeifahrenden Züge gelten nicht.

#### **Zs 9 – Wegübergangstafel (WU-Tafel):**

Beim permissiven Fahren Wegübergang nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren



*Eine dreieckige, weiße Tafel mit rotem Rand und schwarzem Gatter*

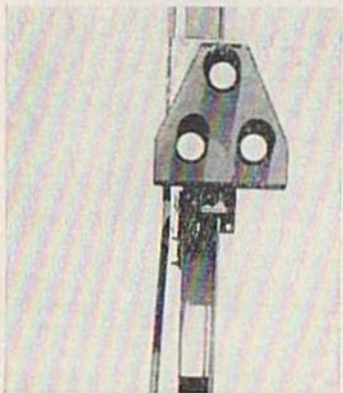
Die Wegübergangstafel steht vor einem mit rotem oder weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißem → Mastschild ausgerüsteten Lichthauptsignal, das nur dann einen Fahrtbegriff zeigen kann, wenn der Wegübergang technisch gesichert ist. Folgen auf ein so gekennzeichnetes Lichthauptsignal mehrere Wegübergänge, so wird deren Anzahl auf einer weißen Tafel angezeigt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt dann für alle Wegübergänge. Die Geschwindigkeit ist solange zu beschränken, bis das erste Fahrzeug den Wegübergang verlassen hat.

#### **Zs 101 – Ersatzsignal:**

**Am Halt zeigenden Hauptsignal vorsichtig vorbeifahren**

*Drei weiße Lichter in Form eines A*

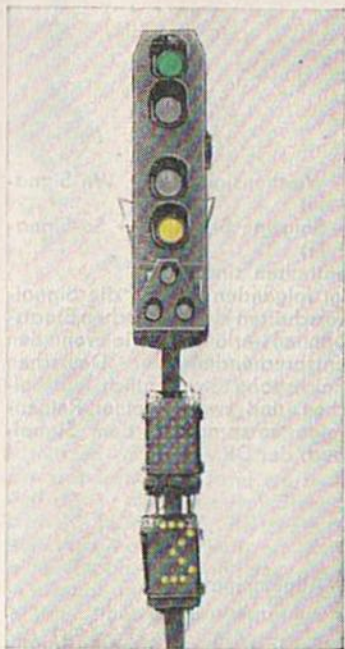
Das Ersatzsignal leuchtet 30 bis 60 s. Der Triebfahrzeugführer darf am → Hauptsignal ohne Halt vorsichtig vorbeifahren, wenn er das Aufleuchten des Ersatzsignals wahrgenommen hat. Fällt auch nur eines der drei Lichter aus, gilt das als Versagen des Ersatzsignals. Im übrigen Signal → Zs 1.



**Zs 105 – Geschwindigkeitsanzeiger:**

Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeit darf vom Hauptsignal ab nicht überschritten werden

*Eine gelb leuchtende Kennzahl*

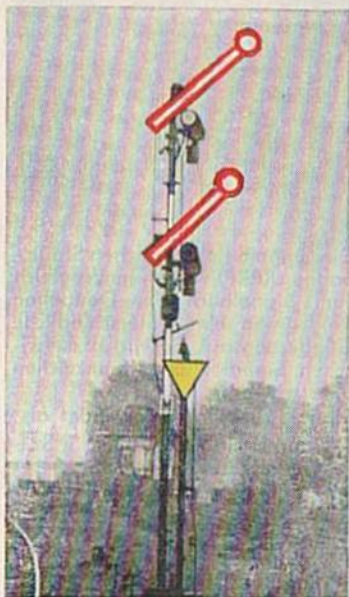


Der Geschwindigkeitsanzeiger ist am Mast des → Hauptsignals angebracht. Die Kennzahlen bedeuten: 2 = 20 km/h, 3 = 30 km/h, 6 = 60 km/h. Die Kennzahl 6 wird nur bei → Hf-Signalen angewendet. Die angezeigte Geschwindigkeit gilt im anschließenden → Weichenbereich.

**Zs 106 – Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger:**

Fahrt in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg

*Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.*



Der Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger wird bei Dunkelheit und → unsichtigem Wetter beleuchtet. Im übrigen Signal → Zs 6.

**Zugmeldesignal:** → Zm 1

**Zusatzsignale für Hauptsignale:**  
→ Zs 1 bis Zs 9, → Zs 101, → Zs 105, → Zs 106

**Zwischensignale:** → Hauptsignale innerhalb eines Bahnhofs, die keine → Einfahr- oder → Ausfahrtsignale sind.

## Signale der Polnischen Staatsbahnen (Auswahl)

Die Signale der Polnischen Staatsbahnen (PKP) weisen im Vergleich zum Signalbuch der Deutschen Reichsbahn eine unterschiedliche Gliederung auf. Es wird u. a. zwischen Signalen und Kennzeichen unterschieden.

Signale werden angewendet als:

- |                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| – Hauptsignale                     | Sr, S, Sz |
| – Wiederholungssignale             | Sp        |
| – Vorsignale                       | O         |
| – Gleissperrsignale                | Z         |
| – Streckensignale (Baudienst)      | D         |
| – Signale an Zügen und Fahrzeugen  | Pc, Tb    |
| – Signale des Fahrdienstleiters    | Rd        |
| – Signale des Zugpersonals         | Rp        |
| – Rangiersignale                   | M, Rm, Rt |
| – Bremsprobensignale               | Rh        |
| – Signal im Fall einer Zugtrennung | Rr        |
| – Alarmsignale                     | A         |

Als **Kennzeichen** (Wz, W, We) sind vorwiegend solche Signale aufgeführt, die im Signalbuch der Deutschen Reichsbahn in den Abschnitten

- Zusatzsignale für Hauptsignale (→ Zs-Signale)
- Signale für elektrische Zugförderung (→ El-Signale)
- Langsamfahrtsignale (→ Lf-Signale)

– Weichensignale (→ Wn-Signale)

– Sonstige Signale (→ So-Signale)

enthalten sind.

Im folgenden werden die Signalvorschriften der Polnischen Staatsbahnen erläutert, die von den entsprechenden der Deutschen Reichsbahn wesentlich abweichen, und zwar in einer Reihenfolge entsprechend dem Signalbuch der DR.

### 1. Allgemeines

Die Maste der Lichthauptsignale sind durch rot-weißen oder weißen Anstrich gekennzeichnet (→ Mastschilder). Auf Automatikstrecken darf an Blocksignalen mit weißem Mastanstrich permissiv vorbeigefahren werden, nachdem der Zug gehalten hat. Der Triebfahrzeugführer hat so vorzusehen zu fahren, daß der Zug vor einem Hindernis zum Halten gebracht werden kann: die Geschwindigkeit darf 20 km/h nicht übersteigen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung entfällt, wenn der Zug ein Fahrt zeigendes Hauptsignal antrifft.



Kennzeichen W 22



Kennzeichen W 18



Kennzeichen W 19

Auf Automatikstrecken kann auf das Halten schwerer Güterzüge vor Halt zeigenden Blocksignalen in Steigungen verzichtet werden. Diese Signale sind mit dem Kennzeichen W 22 versehen – einer schwarzen auf der Spitze stehenden quadratischen Tafel mit weißem T. Die Geschwindigkeit darf 15 km/h nicht übersteigen. Auf Automatikstrecken ist das letzte Blocksignal vor dem Einfahrtsignal mit dem Kennzeichen W 18 – einer quadratischen weißen Tafel, schwarz gerändert, mit schwarzem Punkt und schwarzem Kreis – ausgerüstet.

## 2. → Haupt- und → Vorsignale

- Zwischensignale werden als Wegesignale bezeichnet. Als → Einfahrtsignale werden bezeichnet:
- Signale, die die Einfahrt in den Bahnhof gestatten
- Signale an Abzweigstellen
- Signale an Gleiskreuzungen und Gleisverschlingungen auf freier Strecke

- Signale an Gefahrpunkten der freien Strecke (bewegliche Brücken usw.).
- Blocksignale sind nur die Signale, die an einer reinen Blockstelle stehen. Ist der Abstand zwischen zwei Lichthauptsignalen (→ Signalabstände) geringer als der Regelbremsweg, so wird das wie folgt angezeigt:
- Kennzeichen W 19 – ein weiß leuchtender, nach unten zeigender Pfeil am Signal  
Bedeutung: Der Abstand zwischen dem nächsten und dem übernächsten Lichthauptsignal ist geringer als der Regelbremsweg.
- Kennzeichen W 20 – zwei weiß leuchtende, nach unten zeigende Pfeile nebeneinander am Signal  
Bedeutung: Der Abstand bis zum nächsten Lichthauptsignal ist geringer als der Regelbremsweg.
- Das Kennzeichen W 20 wird durch das Kennzeichen W 19 vorangekündigt. Beide Kennzeichen werden stets zusammen angewendet.
- Wo die Sicht zwischen → Haupt-



Kennzeichen W 20

signal und → Vorsignal behindert ist, können bis zu drei *Wiederholungssignale* aufgestellt werden. Das *Wiederholungssignal* besteht aus einem weißen Licht, zu dem die Anzeige des Signalbegriffs am zugehörigen Hauptsignal hinzukommt, und zwar durch:



– ein grünes Licht für „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“



– ein gelbes Licht für „Halt“



– ein grünes Blinklicht für „Fahrt mit 100 km/h“



- ein gelbes Blinklicht für „Fahrt mit 40 oder 60 km/h“.

Der Haltbegriff an einem Lichthauptsignal wird aufgehoben durch:

- Signal Ms 2 – ein weißes Licht  
Das Signal erscheint am Signalschirm. Auf das zu erwartende Signal Ms 2 wird durch eine am Signalmast angebrachte weiße Tafel mit schwarzem m hingewiesen (→ 11.).



Am Mast des Wiederholungssignals ist eine weiße Tafel angebracht, auf der sich senkrechte schwarze Streifen befinden (ein Streifen: letztes Wiederholungssignal vor dem zugehörigen Hauptsignal, zwei Streifen: vorletztes Wiederholungssignal vor dem zugehörigen Hauptsignal usw.).

Ein Halt zeigendes Formhaupt- (→ Hf-Signale) oder Lichthauptsignal (→ Hl-Signale) gilt wie bei der DR auch für Rangierabteilungen.

Der Haltbegriff an einem Formhauptsignal wird aufgehoben durch:

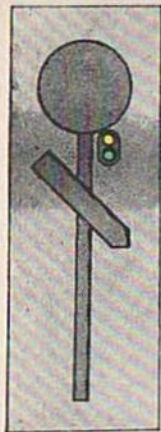
- Gleissperrsignal (→ Gsp)
- Rangiertafel (→ 11.)
- Rangiersignale „Herkommen“ oder „Wegfahren“ (→ Ra 1 und → Ra 2).

- Rangiersignale „Herkommen“ oder „Wegfahren“, die aber nur gegeben werden dürfen, wenn kein Signal Ms 2 vorhanden ist

- mündliche oder fernmündliche Unterrichtung des Triebfahrzeugführers bei unbegleiteten bzw. des Rangierleiters bei begleiteten Rangierabteilungen und Erteilen des Rangiersignals „Herkommen“ oder „Wegfahren“ durch den Stellwerks- oder Weichenwärter, wenn das Signal Ms 2 gestört ist.

Die Formvorsignale (→ Vf-Signale) entsprechen mit folgenden Ausnahmen denen der DR:

- Das Nachtzeichen des Signals Ot 3 (→ Vf 2) zeigt ein gelbes Licht, senkrecht darunter ein grünes Licht.



- Vorsignale, die an Hauptsignalen stehen, zeigen bei den Signalbegriffen, die  $\rightarrow$  Vf 0,  $\rightarrow$  Vf 1 und  $\rightarrow$  Vf 1/2 entsprechen, als Nachtzeichen nur ein Licht.

### 3. Zusatzsignale für Hauptsignale ( $\rightarrow$ Zs-Signale)

#### Ersatzsignal und Handersatzsignal ( $\rightarrow$ Zs 1 und $\rightarrow$ Zs 1 H)

Für die Einfahrt vom falschen Gleis in einen Bahnhof wenden die PKP das Ersatzsignal – ein weißes Blinklicht – und das Gleisperrsignal ( $\rightarrow$  Gsp) an. Hierfür gelten folgende Vorschriften:

- Das Ersatzsignal befindet sich in Höhe des Einfahrsignals in der Regel links vom falsch befahrenen Gleis. Es kann an einem Hauptsignal oder an einer besonderen Einrichtung angebracht sein.
- Für die Einfahrt vom falschen Gleis kann links vom Gleis ein Gleisperrsignal aufgestellt sein. Der Zug darf auf Signal Z 2 ( $\rightarrow$  Gsp 1) einfahren.

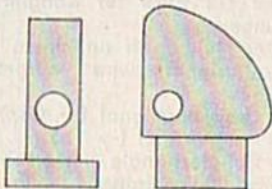
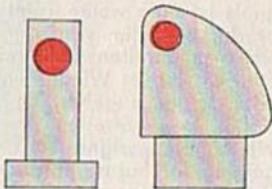
- Von der Einfahrt auf Ersatzsignal oder auf Signal Z 2 wird der Triebfahrzeugführer durch schriftlichen Befehl verständigt. Das Ersatzsignal kann auch an Gleisperrsignalen verwendet werden ( $\rightarrow$  4.).

#### Geschwindigkeitsanzeiger ( $\rightarrow$ Zs 5)

Mit dem Kennzeichen W 21 – auf schwarzer Tafel am Mast des Formhauptsignals eine weiße Kennzahl 10 – kann bei zweiflügeligem Hauptsignal ( $\rightarrow$  Hf 2) eine Geschwindigkeit von 100 km/h signalmäßig zugelassen werden.

### 4. Gleisperrsignal ( $\rightarrow$ Gsp-Signal)

Das Gleisperrsignal wird in gleicher Bedeutung wie bei der DR angewendet. Es kann mit einem Ersatzsignal ( $\rightarrow$  Zs 1) – ein weißes Blinklicht – ausgerüstet sein. Das Gleisperrsignal entspricht in Aussehen und Bedeutung den Signalen  $\rightarrow$  Gsp 0,  $\rightarrow$  Gsp 1 und  $\rightarrow$  Gsp 2.



Gleisperrsignal als Lichtsignal

Nicht verwendet wird die Kreisscheibe (→ Gsp 2). Beim Signal entsprechend Gsp 2 ist kein besonderer Fahrauftrag vom Drehscheiben- oder Weichenwärter erforderlich.

Für die *Vorbeifahrt von Zügen und Rangierabteilungen am Halt zeigenden Gleisperrsignal* gelten folgende Vorschriften:

- a) Züge dürfen auf Ersatzsignal oder schriftlichen Befehl vorbeifahren
- b) Rangierabteilungen dürfen vorbeifahren
  - auf Ersatzsignal
  - auf schriftlichen Befehl und zusätzliches Rangiersignal „Herkommen“ oder „Wegfahren“ (→ Ra 1 und → Ra 2)
  - auf mündlichen oder fernmündlichen Auftrag und zusätzliches Rangiersignal „Herkommen“ oder „Wegfahren“.

## 5. Signale für elektrische Zugförderung (→ El-Signale)

Diese Signale werden als Kennzeichen We 1 bis We 13 bezeichnet.

## 6. Signale für Schiebelokomotiven und für Züge auf falschem Gleis

(→ Sp-Signale)

Für Schiebelokomotiven gelten die Kennzeichen W 10a und W 10b.

- Kennzeichen W 10a – ein weißer oder weiß leuchtender, nach oben gerichteter Pfeil auf schwarzem, rechteckigem Untergrund

Das Kennzeichen steht rechts vom Gleis 100 m vor der Stelle, an der mit dem Nachschieben zu beginnen ist.



- Kennzeichen W 10b – ein weißer oder weiß leuchtender, nach unten gerichteter Pfeil auf schwarzem, rechteckigem Untergrund



Das Kennzeichen steht rechts vom Gleis an der Stelle, an der das Nachschieben einzustellen ist.

Bei den PKP gibt es keine Signale, die den Signalen → Sp 2 und → Sp 3 entsprechen. Für zurückkehrende Schiebelokomotiven können die unter 3. genannten Bestimmungen angewendet werden (Einfahrt vom falschen Gleis auf Ersatzsignal oder auf Gleisperrsignal).

Verkehrt ein Zug mit Schiebelokomotive, so kann der Triebfahrzeugführer an der Zugspitze durch folgende akustische Signale mit der Fahrzeugpfeife das Nachschieben regeln:

- Signal Rp 8 – zwei kurze Töne  
Mit dem Nachschieben beginnen.
- Signal Rp 9 – ein kurzer und ein langer Ton  
Nachschieben einstellen, am Zuge bleiben.
- Signal Rp 10 – vier kurze Töne  
Nachschieben nicht mehr erforderlich, Zug verlassen.

## 7. Langsamfahrtsignale (→ Lf-Signale)

Es wird zwischen vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und solchen mit einer Dauer von mehr als drei Monaten unterschieden. Alle Langsamfahrstellen werden durch eine „Anfangscheibe“ und eine „Endscheibe“ gekennzeichnet. Für vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen zeigen diese Scheiben einen gelben Untergrund, für Dauerlangsamfahrstellen einen weißen.

### Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen:

- Signal D 6 (Langsamfahrankündigungsscheibe) – eine



dreieckige gelbe Tafel mit weißem Rand, mit oder ohne Kennzahl, bei Dunkelheit ein gelbes Licht

Das Signal ohne Kennzahl schreibt eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h vor.

- Kennzeichen W 14 – eine rechteckige, gelbe Tafel, schwarz umrandet und bei Dunkelheit beleuchtet; die Vorderseite zeigt einen schwarzen Winkel mit der Spitze nach unten (Be-



deutung: Die durch Signal D 6 vorgeschriebene Geschwindigkeit muß erreicht sein – Anfangscheibe –); die Rückseite zeigt einen schwarzen Winkel mit der Spitze nach unten (Bedeutung: Die Langsamfahrstelle ist zu Ende – Endscheibe –).

### Dauerlangsamfahrstellen:

- Kennzeichen W 8 – eine auf der Spitze stehende dreieckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennzahl



Das Kennzeichen ohne Kennzahl schreibt eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h vor. Das Kennzeichen W 8 steht im Regelbremswegabstand vor Beginn der Langsamfahrstelle.

- Kennzeichen W 9 – eine rechteckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt auf der Vorderseite einen schwarzen Winkel mit der Spitze nach unten (Bedeutung: Die durch Kennzeichen W 8 vorgeschriebene Geschwindigkeit muß erreicht sein – Anfangscheibe –.); auf der Rückseite einen schwarzen Winkel mit der Spitze nach oben (Bedeutung: Die Langsamfahrstelle ist zu Ende – Endscheibe –.).



Auf die Aufstellung der Kennzeichen W 9 kann verzichtet werden, wenn die Langsamfahrstelle eindeutig erkennbar ist (z. B. eine Brücke).

Die Kennzeichen W 8 und W 9 werden nicht beleuchtet.

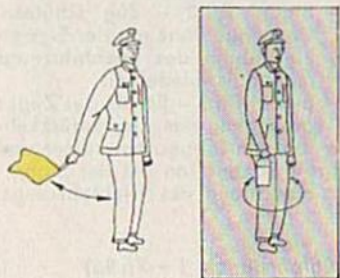
## 9. Signale für das Zugpersonal (→ Zp-Signale)

Die Signalvorschriften der PKP sehen in größerem Umfang als das Signalebuch der DR die Verständigung der Beschäftigten durch akustische Signale über *Unregelmäßigkeiten* am Zug vor.

- Signal Rr 1 – Achtung, eine Zugtrennung ist eingetreten, ein kurzer, ein langer und ein kurzer Ton

Das Signal wird mit der Signal-

einrichtung des Triebfahrzeugs gegeben. Bemerkt ein Beschäftigter eine Zugtrennung, so gibt er es durch Hin- und Herschwenken einer gelben Signalflagge oder bei Dunkelheit durch kreisförmige Bewegung einer weißleuchtenden Handlampe dem Triebfahrzeugführer bekannt.



- Signal A 1 – Alarmsignal, zwei weiße Blinklichter an der Stirnseite des Triebfahrzeugs und gleichzeitig ein langer Ton und drei kurze Töne mit der Triebfahrzeugpfeife wiederholt gegeben oder ein langer Ton und drei kurze Töne mit einer Sirene, der Triebfahrzeugpfeife, dem Horn, der Mundpfeife oder durch Fernsprecher, wiederholt gegeben

Das Signal A 1 wird zur Verständigung der Eisenbahner über einen plötzlich eingetretenen oder vermutlichen Gefahrfall gegeben. Beschäftigte, die im Besitz von Signalmitteln sind, haben das Signal weiterzugeben.

Das Blinklicht gibt einem sich nähernden Zug den Auftrag zu halten. Es ist daher anzuwenden, solange eine unbefahrbare Stelle noch nicht abgeriegelt ist oder eine solche Stelle vermutet werden muß.

- Signal A 2 – Feuer, ein langer und zwei kurze Töne mehrmals wiederholt  
Das Signal A 2 wird gegeben, um die Eisenbahner über den Ausbruch eines Brandes auf Eisenbahngelände zu unterrichten. Jeder Eisenbahner, der einen Brand entdeckt, ist verpflichtet, das Signal zu geben oder andere Eisenbahner zum Geben aufzufordern.
- Signal Rp 2 – Zug schützen, vier lange Töne mit der Signaleinrichtung des Triebfahrzeugs mehrmals wiederholt
- Signal Rp 3 – Schutz des Zuges aufheben, zum Zug zurückkehren, ein langer, ein kurzer und ein langer Ton mit der Signaleinrichtung des Triebfahrzeugs.

#### *Abfahrtsignale (→ Zp 9a)*

- Signal Rd 1 (→ Zp 9a) wird an den Zugführer erteilt
- Signal Rp 12 – am Tage Heben der gelben Signalflagge durch die Zugschaffner, bei Dunkelheit Heben einer weißleuchtenden Laterne  
Mit diesem Signal melden die Zugschaffner den Zug an den Zugführer „fertig zur Abfahrt“.
- Signal Rp 14 – Heben der Hand und Zuruf „Odjazd“  
Mit diesem Signal erteilt der Zugführer den Abfahrauftrag an den Triebfahrzeugführer.
- Signal Rp 13 – zwei mäßig lange Töne mit der Signalpfeife  
Mit diesem Signal erteilt der Zugführer den Abfahrauftrag an den Triebfahrzeugführer bei Güterzügen, gemischten Zügen und Reisezügen mit Schiebelokomotive, nachdem er von den Zugschaffnern die Fertigmeldung (→ Rp 12) eingeholt hat.
- Signal Rp 11 – ein langer Ton mit der Signalpfeife  
Der Zugführer fordert die Zugschaffner zum Einsteigen auf.

#### *Bremsprobensignale*

Das Signal Rh 3 (→ Zp 14) wird durch Heben des Armes bzw. einer weißleuchtenden Handlampe gegeben.

#### **10. Aufforderungssignale zum Pfeifen (→ Pf-Signale)**

- Kennzeichen W 6 – ein mit der Spitze nach oben zeigendes Dreieck mit schwarzem und weißem Rand



Bedeutung: Das Achtungssignal ist zu geben.

- Kennzeichen W 7 – wie Kennzeichen W 6, jedoch in der Mitte zusätzlich ein schwarzes R



Das Kennzeichen W 7 ist nicht ortsfest. Es wird bei Bauarbeiten nach beiden Richtungen in einer Entfernung von 300 bis 500 m vor der Arbeitsstelle aufgestellt.

## 11. Signale für den Rangierdienst (→ Ra-Signale)

Die Rangiersignale werden bei Tage außer mit der Mundpfeife oder mit dem Horn gleichzeitig mit einer gelben Signalflagge oder mit dem Arm gegeben. Sie gelten nur, wenn sie hörbar und sichtbar aufgenommen werden.

- Signal Rm 3 – mehrmals hintereinander lange Töne und mit der gelben Signalflagge oder mit dem Arm – bei Dunkelheit mit der weißleuchtenden Laterne – langsame seitliche Bewegungen von unten nach oben

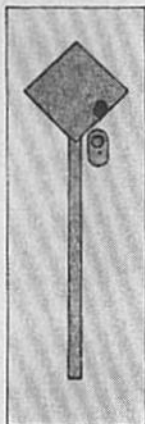
Mit diesem Signal wird zur Mäßigung der Geschwindigkeit aufgefordert.

- Signal Rm 6 – bei Tage → Ra 3, bei Dunkelheit wird die hochgehaltene weißleuchtende Laterne mehrmals schnell mit der Hand verdeckt, so daß ein blinkendes Licht entsteht

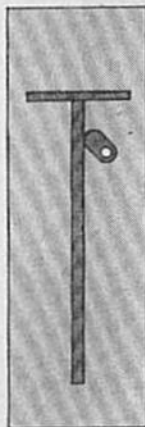
Mit diesem Signal wird zum Aufdrücken aufgefordert.

Für den Rangierdienst werden besondere Signale (*Rangiertafeln*) verwendet, die etwa der Bedeutung der Signale → Ra 11a und → Ra 12 entsprechen. Sie gelten nicht für Züge. Die Rangiertafel gibt es als Formsignal (eine mit der Spitze nach oben stehende blaue Quadrattafel mit weißem Rand, um die horizontale Achse drehbar → M 1 und → M 2) und als Lichtsignal (→ Ms 1 und → Ms 2).

- Signal M 1 – Halt für Rangierabteilungen, bei Tage steht die blaue Quadrattafel senkrecht, bei Dunkelheit ein blaues Licht



- Signal M 2 – Rangierfahrt erlaubt, bei Tage liegt die blaue Quadrattafel waagerecht, bei Dunkelheit ein mattweißes Licht



- Signal Ms 1 - Halt für Rangierabteilungen, ein blaues Licht



- Signal Ms 2 - Rangierfahrt erlaubt, ein weißes Licht



Der Stellwerks- oder Weichenwärter erteilt mit dem Signal M 2 bzw. Ms 2 bei begleiteten Rangierabteilungen die Zustimmung an den Rangierleiter, bei unbegleiteten den Fahrauftrag an den Triebfahrzeugführer. Die Verwandlung des Formsignals von M 1 in M 2 bzw. das Aufleuchten von Ms 2 braucht nicht wahrgenommen zu werden. An einem gestörten Signal in der Stellung M 1 oder Ms 1 darf nach Verständigung des Triebfahrzeugführers auf das Rangiersignal „Herkommen“ oder „Wegfahren“ (→ Ra 1 und → Ra 2) vorbeigefahren werden.

## 12. Weichensignale (→ Wn-Signale)



Diese Signale werden als Kennzeichen Wz 1 bis Wz 8 bezeichnet. Die Signale der doppelten Kreuzungsweichen sind so eingerichtet, daß ein dritter kleiner weißer Pfeil erscheint, sofern sich eine Weichenzunge nicht in der Endlage befindet. Die Weiche darf dann nicht befahren werden.

## 13. Signale an Zügen und Kleinwagen (→ Zg-Signale)

Werden auf zweigleisiger Strecke beide Gleise in gleicher Richtung befahren, so führt der Zug auf falschem Gleis bei Tage das Regelschlußsignal (→ Zg 3). Bei Dunkelheit und an Fahrzeugen mit eingebautem elektrischem Zugschlußsignal, auch bei Tage,

zeigt die linke Lampe rotes Licht, die rechte weißes.

- Signal Pc 3 – in der Mitte oben eine Laterne mit liegendem weißem Kreuz, bei Dunkelheit beleuchtet

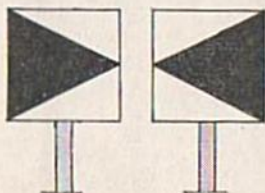
Dieses Signal führen Fahrzeuge an der Spitze von Zügen mit einem Schneepflug.

#### 14. Signale an einzelnen Fahrzeugen (→ Fz-Signale)

Besetzte Schlaf-, Speisewagen usw. werden durch eine blaue Flagge bzw. durch blaues Licht an jeder Stirnseite gekennzeichnet. Postwagen werden an geöffneten Türen ebenfalls durch eine blaue Flagge bzw. durch eine nach drei Seiten leuchtende blaue Laterne gekennzeichnet.

#### 15. Sonstige Signale (→ So-Signale)

- Kennzeichen W 3 – Erkennungsmast, ein Signalmast ohne Flügel, bei Dunkelheit am Signalmast ein weißes Licht  
Bedeutung: Ein am benachbarten Gleis stehendes Hauptsignal oder eine Haltscheibe gilt nicht für das Gleis, an dem der Erkennungsmast steht.
- Kennzeichen W 15 – eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Dreieck, dessen Spitze in Richtung des Haupt-, Gleissperr- oder Vorsignals weist



Dieses Kennzeichen ist im Vergleich zum Signal → So 2 in seiner Bedeutung erweitert, da es auch für Vorsignale und Gleissperrsignale angewendet werden darf.

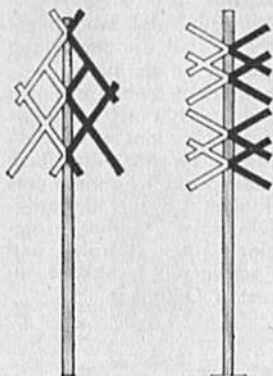
- Kennzeichen W 1 → So 3a  
Die Vorsignaltafel wird nicht nach zwei- und dreibegriffigen Vorsignalen unterschieden.
- Vorsignalbaken stehen in einem Abstand von 100 m (→ Signalabstände). Beginnt eine elektrifizierte Strecke, so wird durch besonders gekennzeichnete Vorsignalbaken darauf hingewiesen. Die Baken zeigen zusätzlich einen roten Blitzpfeil und einen schwarzen Totenkopf mit gekreuzten Gebeinen.



Vorsignalbake am Beginn einer elektrifizierten Strecke

- Kennzeichen W 13 – Pflugschare des Schneeräumers heben bzw. Räumflügel einziehen, ein oder zwei schwarz-weiß gestrichene liegende Kreuze an einem Mast  
Das Kennzeichen W 13 (→ So 7) wird 50 m vor der Stelle aufgestellt, die mit gehobenen Pflugscharen bzw. eingezogenen Räumflügeln zu befahren ist. Es steht an jedem Gleis in beiden Richtungen. Die Stellen, die weniger als 150 m voneinander

entfernt sind, sind durch ein Kennzeichen W 13 kenntlich gemacht. Dann besteht das Kennzeichen aus zwei übereinander liegenden Kreuzen.



- Kennzeichen W 4 (→ So 8) – ein stehendes weißes Kreuz auf schwarzem Untergrund



Dieses Kennzeichen gilt an Bahnsteigen nur für Reisezüge.

- Kennzeichen W 12 (→ So 10) – eine auf der Spitze stehende viereckige weiße Tafel mit schwarzem Rand



Dieses Kennzeichen ist in einer Entfernung von 200 m vor Brücken, Überführungen und dgl. aufgestellt.

- Kennzeichen W 23 – ein niedriger gelber Pfahl (→ So 11)

Vom Schrankenwärter sind zu geben:

- Signal D 7 – bei Tage Heben eines Armes, bei Dunkelheit Zeigen einer roten Laterne, wenn im Bedarfsfall (z. B. Störung an der Schranke) der Straßenverkehr anzuhalten ist.
- Signal D 8 – Bei Tage Heben der eingerollten gelben Signalflagge, bei Dunkelheit Heben einer weißleuchtenden Laterne als Bestätigung an das Zugpersonal vorbeifahrender Züge, daß er den vorgeschriebenen Standort eingenommen hat.

**Haupt- und Vorsignale**

**Zusatzsignale**

**Langsamfahrtsignale**

**Schutzhaltsignale**

**Signale für das Zugpersonal**

**Signale für den Rangierdienst**

**Weichensignale**

**Signale an Zügen, Kleinwagen und Fahrzeugen**

**Warnsignale**

**Sonstige Signale**